Un tango llamado Ramón Franco
José Guadalajara

Emocionante historia de aventuras que convierte en ficción un hecho real: el vuelo transatlántico realizado en 1926 desde el Puerto de Palos a Buenos Aires por el comandante Ramón Franco a lomos del avión Plus Ultra. Muchos años después, un coleccionista de objetos históricos intenta visitar la aeronave, expuesta en un museo de Argentina. Al llegar, conocerá a otro coleccionista obsesionado con aquel vuelo legendario, pero pronto ambos comprobarán que la historia oficial esconde una trama oscura que aún no se ha saldado tantos años después…-

Un tango llamado Ramón Franco
José Guadalajara

Emocionante historia de aventuras que convierte en ficción un hecho real: el vuelo transatlántico realizado en 1926 desde el Puerto de Palos a Buenos Aires por el comandante Ramón Franco a lomos del avión Plus Ultra. Muchos años después, un coleccionista de objetos históricos intenta visitar la aeronave, expuesta en un museo de Argentina. Al llegar, conocerá a otro coleccionista obsesionado con aquel vuelo legendario, pero pronto ambos comprobarán que la historia oficial esconde una trama oscura que aún no se ha saldado tantos años después…-

Un tango llamado Ramón Franco

José Guadalajara

Emocionante historia de aventuras que convierte en ficción un hecho real: el vuelo transatlántico realizado en 1926 desde el Puerto de Palos a Buenos Aires por el comandante Ramón Franco a lomos del avión Plus Ultra. Muchos años después, un coleccionista de objetos históricos intenta visitar la aeronave, expuesta en un museo de Argentina. Al llegar, conocerá a otro coleccionista obsesionado con aquel vuelo legendario, pero pronto ambos comprobarán que la historia oficial esconde una trama oscura que aún no se ha saldado tantos años después…-

José Guadalajara

Un tango llamado Ramón Franco

Un tango llamado Ramón Franco

A mi padre, que nació el 6 de febrero de 1926, cuatro días antes de que llegara el *Plus Ultra* a Buenos Aires.

«Con gran melancolía lo anclamos de nuevo, pensando que jamás volaríamos con esta nave histórica».

De Palos al Plata, Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda

Capítulo 1

Isla de Mallorca, 28 de octubre de 1938

Desapareció en el interior de la nube, una inmensa espesura de aspecto infernal.

Fue un instante.

Y ya no lo distinguieron: la gran boca lo había engullido.

Los tripulantes del segundo hidroavión comienzan a ponerse nerviosos. Tratan enseguida de comunicarse por radio.

—¡No responden, mi teniente!

—Inténtelo de nuevo.

El corazón del teniente Rudy Bay late apresurado.

—¡Nada!

—¡Siga, siga!

Bay, desde la carlinga de cristales acuartelados, ha visto perfectamente cómo Ramón, siempre haciendo gala de su carácter atrevido, no ha dudado en adentrarse con el hidro en la oscura densidad de la nube. Él, para evitar encontrarse con aquella muralla espectral y estabilizar el aparato, ha metido motores a fondo y desviado el rumbo hacia la izquierda. Apenas han transcurrido diez minutos desde el despegue en las aguas del pequeño puerto de Pollensa.

Han salido de su paradisíaca bahía antes de las seis de la mañana. El tiempo era ya desapacible y un amanecer grisáceo se insinuaba entre los perfiles de un cielo encapotado. Los dos hidroaviones, en misión de ataque, llevan potentes bombas que van a dejar caer sobre las instalaciones portuarias de Valencia. Una mortífera carga de al menos ochocientos kilos de trilita para debilitar la moral del ejército republicano y destruir sus infraestructuras.

—¡Siguen sin contestar, mi teniente!

—A ver si salen de esa nube.

Dentro del primer aparato, un trimotor *Cant Z 506* de

dimensiones desmesuradas para su época, el intenso frío a más de tres mil metros de altura se deja sentir sobre los cuerpos de los cinco aviadores. No consiguen atemperarlo los sobrecuellos de piel ni los trajes insumergibles. El velocímetro, a causa del hielo, deja de marcar correctamente. Han entrado en la densa y negra cortina entre bruscas turbulencias. Ramón Franco, aferrado a los mandos del hidroavión de fabricación italiana, intenta ganar altura para sobrepasar ese inmenso laberinto de tinieblas. No se ve nada, la nave avanza bajo la pericia del piloto, que cuenta con cientos de horas de vuelo en su hoja de servicio. No es, sin embargo, una circunstancia nueva para él, pues ya se ha encontrado en otras muchas situaciones peligrosas en la guerra de Marruecos, en la travesía del Atlántico con el *Plus Ultra* o en aquellos días en los que, al borde de la muerte, permaneció a la deriva cerca de las Azores en su intento de viaje de ida y vuelta a los Estados Unidos.

Ramón, al percibir que el avión no responde, hace esfuerzos denodados para volar en aquellas difíciles condiciones meteorológicas, tratando de mantener la estabilidad del aparato. Su confianza, lograda a fuerza de tantas arriesgadas misiones aéreas, junto a su temeridad, lo mantiene sereno, muy atento a cualquier incidencia. El copiloto cree, sin embargo, que aquello no marcha bien del todo. Los demás tripulantes empiezan a revolverse en los asientos, a mover los brazos y manifestar sus temores. El radiotelegrafista, que ocupa la parte trasera de la cabina, se pone de pie, acercándose a duras penas a los puestos de pilotaje a través del estrecho pasillo e impulsado por una reacción instintiva de supervivencia. El ruido de los motores es atronador, como si alguna de las hélices hubiera experimentado un violento y repentino incremento de revoluciones. Fuera, las descargas eléctricas de las nubes producen bombazos silenciosos de luz y un ramaje relampagueante que se extiende como un laberinto de cicatrices. La visibilidad llega a ser nula.

Ramón Franco, muy tenso ahora, aprieta las manos con fuerza sobre los mandos, pero no consigue controlar el hidroavión para sobrevolar el cumulonimbo y salir de esa agobiante espesura. Algo falla, algo no funciona correctamente, algún mecanismo se ha averiado. Todo se desarrolla muy deprisa, sin tiempo apenas para pensar, ni siquiera para una mente privilegiada como la suya, en la fatalidad de ese momento.

Bay y su tripulación aguardan con inquietud y preocupación a que aparezca el hidro al otro lado de la oscura nube. El teniente hace entonces un comentario sobre la irregular distribución de la carga, porque ya en el puerto se había podido observar una ligera inclinación

en la popa de los flotadores. Este pequeño detalle, al que Ramón no dio demasiada importancia, podría estar afectando a la estabilidad del aparato, sometido ahora al efecto de las turbulencias. Bay no deja de mirar a todas partes, escudriña atento a cualquier posible señal en el horizonte; a la vez, bajo el ruido de los motores, recuerda en alto que el hidro que él pilota es en realidad el de Ramón, pues ambos, poco antes del despegue, los habían intercambiado.

La tensión de la espera en la tripulación de Bay se acelera en los rostros mientras se intenta nuevamente contactar a través de la radio. Nadie responde, así que el teniente, cuando ya los primeros atisbos del sol bañan un paisaje único, sobrevuela toda la zona con la certeza de que algo grave está sucediendo en el *Cant Z 506* pilotado por Ramón, su amigo, jefe de la base aérea de Palma de Mallorca.

Entretanto, el hidroavión de este último, al intentar ganar altura, se va quedando sin velocidad debido a la escasez de potencia de los motores. La sensación de una tragedia comienza a fosilizarse en el frío ambiente de la cabina. La crispación aumenta, algunos se levantan, gesticulan, hablan deprisa, dan voces. Ramón, con el hidro ya en pérdida, intenta a la desesperada dominar la situación: vira entonces a la izquierda para hacer un picado que le permita aumentar la suficiente velocidad para remontar después el vuelo. Un vacío inmenso se adueña de los estómagos de los cinco aviadores que comprenden que tan solo en un minuto pueden perder la vida. Los recuerdos se les vienen encima ante la gravedad de ese momento fatídico. Ramón, sin embargo, desdibuja una agria sonrisa e intenta conseguir lo indescriptible. Su concentración es absoluta, su voluntad, de acero.

La trepidación del aparato y su brusco descenso parece que fueran a destrozar todos los anclajes, romper las alas o arrancar de cuajo cualquiera de los dos flotadores. La nube, bajo los fogonazos eléctricos producidos por los rayos, corre ahora como una cinta cinematográfica rebobinándose en el carrete del proyector, envolviéndolo todo en una nebulosa onírica.

El hidroavión acaba de entrar en barrena.

Capítulo 2

Palma de Mallorca, 6 de febrero de 2016

«Buen tiempo, viento flojo, nubes altas, mar llana».

No era la suya una voz potente, pero subrayó con determinación cada dato de este viejo parte meteorológico. Había algo que le emocionaba y que le hacía sentirse muy feliz esa tarde de febrero.

—¡Un tiempo perfecto! —recordó—. Ese fue el tiempo que les hizo en el trayecto de Melilla a Palos. Desde este pueblecito de Huelva, del que también partió Colón, iban a iniciar su gran aventura. ¡Ojalá pasado mañana nos suceda a nosotros lo mismo!

—¡Pero nosotros no saldremos de Palos! —bromeó Eva desde el sofá, a quien siempre le habían gustado las lecciones de su abuelo.

—¡No, pero saldremos de Mallorca!

Lo dijo con un halo de complacencia en el rostro arrugado, ya que no era nada supersticioso, aunque recordara perfectamente que, desde esta hermosa isla del Mediterráneo, había partido aquel otro vuelo del año treinta y ocho.

Ramón José, a sus noventa años, iba a subir por primera vez en un avión. Nunca se había atrevido a ello porque padecía de aerofobia. Su hijo, hacía un mes, había comprado tres billetes de las Aerolíneas Argentinas para viajar a Buenos Aires. «Papá —le había dicho—, ya es hora de que cumplas el sueño de tu vida».

Ahora, mientras pensaba en el aplazado sueño de su vida, un cosquilleo le brujuleaba en el estómago. Sintió el deseo de rememorar con su nieta aquella increíble hazaña.

—Fue el raid aéreo más sorprendente y peligroso que puedas imaginarte. No hubo otro igual —le aseguró desde una butaca, frente a la ventana que daba al jardín.

—¡Ay, abuelo, cómo te repites!

—Hija, ya sabes con qué entusiasmo lo vivo.

—Y a mí me encanta verte así. Además, es un asunto que me gusta.

Eva era aún muy pequeña cuando José Luis, su padre, la dejaba los sábados por la mañana en la casa de los abuelos. Le había oído referir innumerables veces a Ramón José aquella inquietante historia que entonces ella se tomaba como si fuera un cuento plagado de batallitas y aventuras y héroes legendarios. Con los años, se dio cuenta de la obsesión del abuelo: había visto sus colecciones de sellos con imágenes del *Plus Ultra*; las fotografías en blanco y negro con señores antiguos vestidos de traje y con estrechas corbatas; las amarillentas cartulinas firmadas por los tripulantes; un menú ofrecido en el Ferrol a Ladislao Baamonde, abuelo materno de Ramón Franco; una medalla de oro con una inscripción… ¡En cuántas ocasiones se había preguntado de dónde había sacado su abuelo todas aquellas antiguallas que guardaba en varias cajas de cartón o que exhibía en las estanterías! Tenía también modelos a escala de aviones de época y una maqueta de madera del *Dornier Wal*, el nombre formal del *Plus Ultra*, un hidroavión de tecnología alemana fabricado en Marina di Pisa.

Este afán coleccionista, pero de discos, lo heredó su padre, una pasión que en éste había inculcado Ramón José cuando, siendo adolescente, le dio un montón de elepés de los Beatles. Desde entonces y hasta la fecha, había reunido más de cinco mil de todos los grupos y cantantes. Pero además de vinilos, también José Luis coleccionaba folletos de propaganda electoral, una afición que se le despertó a partir de las primeras elecciones democráticas tras la dictadura. De alguna manera, su padre se sentía en deuda con su abuelo.

Pero Eva se sabía asimismo al dedillo la historia de su bisabuelo Apolonio, que había sido aviador en África y participado en la batalla de Annual y en el desembarco de Alhucemas. El teniente Apolonio, que más tarde había llegado al grado de capitán, había conocido en persona a Ramón Franco y tratado algunas veces con él en la base de hidroaviones de El Atalayón, en Melilla.

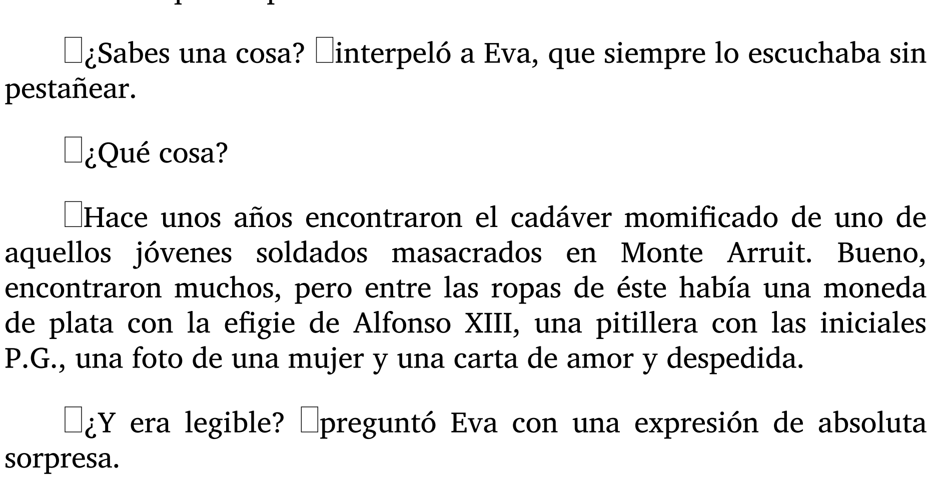
De su padre, que admiraba al comandante Franco [1] , Ramón José había recibido desde niño una buena lección de patriotismo. Él, como casi todo el mundo en aquel tiempo, se había quedado fascinado con el raid del valeroso aeronauta que había cruzado el Atlántico junto a Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada.

Raymond, que era en realidad como lo llamaban todos debido a que vivió mucho tiempo en Barcelona, había nacido el 6 de febrero de 1926 mientras los tripulantes del *Plus Ultra* recibían baños de multitud y constantes homenajes en la ciudad de Río de Janeiro. De todo eso, como es lógico, se enteraría mucho más tarde, pues su padre, antes de

que cumpliera los diez años, ya le había empezado a llenar la imaginación con vuelos fantásticos e increíbles proezas aéreas, entre las que el raid del *Plus Ultra* ocupó siempre un lugar de preferencia. Él, sin embargo, debido al miedo a las alturas, fue incapaz de convertirse en piloto, así que no le costó mucho esfuerzo renunciar a los instrumentos de la navegación aérea por los estudios de medicina.

El capitán Apolonio tenía cuarenta y dos años cuando su avión desapareció sin dejar rastro. Raymond acababa de cumplir los diecisiete. El accidente se produjo en los cielos de Túnez mientras tomaba parte en una misión rutinaria. El impacto de la noticia conmocionó a toda la familia, compuesta por su esposa y sus tres hijos. Raymond, el mayor, tardó mucho en recuperarse de aquel drama.

De su padre mantenía intactos los recuerdos de la infancia y adolescencia, las mil historias y peripecias narradas, aquellos aciagos días de Annual donde el ejército español fue diezmado por los rifeños. Sobre todo, entre aquellas masacres, fue la de Monte Arruit la que más le impresionó siempre, especialmente por su sangriento desenlace. Su padre le contó cómo tres mil hombres al mando del general Navarro, sin agua y comida bajo el calor asfixiante del mes de agosto, permanecieron cercados en aquel fortín próximo a Melilla. Algunos aviones *Havilland*, bajo el intenso fuego enemigo, sobrevolaban el lugar para dejar caer algunos sacos de panes y bloques de hielo con los que aliviar el hambre y la sed angustiosa de los sitiados. Su padre fue uno de aquellos pilotos.



—¿Sabes una cosa? —interpeló a Eva, que siempre lo escuchaba sin pestañear.

—¿Qué cosa?

—Hace unos años encontraron el cadáver momificado de uno de aquellos jóvenes soldados masacrados en Monte Arruit. Bueno, encontraron muchos, pero entre las ropas de éste había una moneda de plata con la efigie de Alfonso XIII, una pitillera con las iniciales P.G., una foto de una mujer y una carta de amor y despedida.

—¿Y era legible? —preguntó Eva con una expresión de absoluta sorpresa.

—¡Parece increíble! Después de más de noventa años…

—Pero, ¿se pudo leer la carta?

—Sí, Eva, se pudo leer. ¡No he leído nunca nada tan triste y emotivo!

—¿Dónde la has leído? Dime, me gustaría leerla.

—He sacado una copia. Ve a mi escritorio, busca en una carpeta azul y allí la verás.

Al momento, estaba con ella entre las manos.

—Léela en alto —le pidió Raymond.

Eva, acomodada en el sofá, comenzó la lectura.

—«Mi dulce María: nunca pensé escribir esta carta, pero lo preocupante de la situación me lleva a ello. Llevamos días atrincherados y defendiendo Monte Arruit, apenas tenemos agua y comida. Los moros nos cercan y nos hacen fuego, cada día tenemos nuevas bajas, ya sea por causa enemiga o por efecto del calor, y no tenemos medicamentos ni medios de asistencia sanitaria.

Según dicen, el General Berenguer le ha prometido a Navarro que mandarán refuerzos desde Melilla, pero la ayuda nunca parece llegar. Hay descontento y pesar entre los hombres aquí. Hay rumores fiables de que se negociará la rendición de la plaza, pero no sabemos mucho más al respecto. No sé qué pasará, hemos pasado muchas penurias en esta maldita guerra, pero como la de Monte Arruit no la he vivido. Ya se sabe cómo actúan los moros y tengo mucho miedo por lo que pueda pasar, estamos prácticamente a su merced y no creo que podamos resistir mucho más el hostigamiento al que nos someten.

En el campamento tratamos de animarnos los unos a los otros; por su parte, día tras día, los oficiales nos recuerdan lo que implica ser un soldado español con arengas patrióticas, pero lo que más nos reconforta, dentro de lo que se puede, es la camaradería que hacemos todos en estos difíciles momentos. La verdad que no sé por qué te estoy contando esto, supongo que por egoísmo al desahogarme con este papel.

No quiero robarte más líneas, ya que esta carta es para ti: la dulce niña de mis ojos, mi morena, mi malagueña, mi razón de vivir, mi anhelo, la estrella que me guía en las noches, la única persona por la cual suspiro día tras día y me reconforta pensar que pronto te veré, que pronto te abrazaré, que pronto te besaré y que pronto me casaré contigo. Dios sabe lo mucho que te quiero. Aún me acuerdo de la primera vez que te vi, con aquel vestido azul, tu pelo negro azabache

recogido en un coco, esos ojos verde esmeralda que son capaces de cegar más que este sol africano y convertir a cualquier hombre en estatua de sal con sólo regalarle una mirada tuya. Me acuerdo de la canasta de mimbre llena de pescado que llevabas pues venías del mercado y como yo, apoyado en la pared de la calle de mi casa, quedé absorto ante tu belleza. Te eché un piropo cuando pasaste por delante mía, no pensé que me hicieras caso, ya que tal hermosura tiene que estar acostumbrada a que te los digan, pero giraste tu preciosa cara, me miraste y me sonreíste. Bendito piropo aquel. Te pedí acompañarte a casa para hablarte por el camino y me lo permitiste. Desde entonces fuimos inseparables, me costó que tu padre me aceptara, pero ya sabes que la insistencia siempre ha sido mi virtud. Aún me tiemblan las piernas cuando me acuerdo de aquel primer beso que te robé en la puerta de la casa de tu tía, se nos paró el mundo alrededor en ese instante. En fin, hay tantas cosas que podría contar… Seguro que mientras lees esto estás esbozando una sonrisa.

En estas líneas que llevo hablando de ti se me ha olvidado momentáneamente todo lo que estoy pasando aquí. Siempre serás mi mejor medicina y el remedio de todos mis males. Ya sabes que al comienzo de esta carta te dije que nunca pensé escribirla. Es de despedida, mi amor. Si recibes esta carta será porque yo ya no estaré. No quiero ser egoísta y por ello te pido que no me guardes luto, que no te apenes por mí, que rehagas tu vida lo más pronto posible y que no me eches en falta pues yo siempre estaré contigo en cada momento de tu vida. Que seas muy feliz y que hagas realidad todos tus sueños, ya que los míos se cumplieron cuando me dejaste amarte. Quiero que sepas que mis últimos pensamientos son para ti y que siempre te querré y cuidaré allá donde esté.

Monte Arruit, a 8 de agosto de 1921. De tu soldadito, Pedro[2] ».

A Eva se le humedecieron los ojos. Para ella, licenciada en Historia y empleada ahora en una biblioteca de Palma, esta sobrecogedora carta tenía un significativo valor histórico, pero era sobre todo un testimonio humano impresionante. También su abuelo se había emocionado.

—Mi padre estuvo aquellos días allí. Sí, con su avión, bajo el sol de aquellas tierras ásperas. ¡Me lo contó tantas veces! Te hubiera gustado mucho conocer a tu bisabuelo.

Se borró una lágrima con los dedos, procurando que el *rimmel* no se le corriera. Fue un momento al aseo y regresó enseguida al salón.

—¡Me ha impactado mucho!

¬—Imagínate lo que debió impresionarle a tu bisabuelo aquella masacre de Monte Arruit cuando, meses después, pudo ver esparcidos los cadáveres de cientos de aquellos soldados pudriéndose al aire libre.

Apolonio, además de contarle estas experiencias tan desgarradoras de la guerra de Marruecos, le habló muchas veces de Ramón Franco y de ese vuelo glorioso del *Plus Ultra* que para él, tras aquellas afrentosas derrotas frente a los rifeños mandados por Abd-el-Krim, había servido para limpiar la pésima imagen de España en el mundo. El triunfal desembarco de Alhucemas, varios meses antes, no había conseguido tanto.

—Mi padre formó parte de aquellas escuadrillas en las que también participó Ramón Franco. Apoyaron el desembarco con bombardeos en las inmediaciones de la bahía para interceptar los avances de Abd-el-Krim. Me habló siempre muy bien de Ramón, un hombre intrépido, tenaz, deseoso de conseguir fama, al que le gustaban mucho los juegos de azar, la bebida… y también las mujeres. Era además un magnífico aviador, tal vez el mejor. Mi padre lo admiraba.

La tarde oscurecía y Eva se levantó para encender la lámpara de pie del salón. El rostro iluminado de Raymond, que observaba a través de los cristales las ramas azuladas de la piceadel jardín, se hallaba ahora poseído por una quietud melancólica. Eva conocía la enorme admiración que su abuelo sentía por aquel raid aéreo del año 26 que, cuando era niño, su padre le había adornado con las aventuras más fantásticas e increíbles, como si se tratara de las fabulosas historias sacadas de las *Cinco semanas en globo* de Julio Verne. ¡Cuántas veces él mismo se había imaginado ser el doctor Samuel Fergusson!

—¡Abuelo, en unos días vas a cumplir tu deseo de ver el auténtico *Plus Ultra*!

Raymond se sonrió, al mismo tiempo que notaba un ligero cosquilleo en el estómago. ¿Lograría vencer su miedo a volar?

El *Plus Ultra*, expuesto en el Complejo Museográfico Enrique Udaondo de Luján, una ciudad próxima a Buenos Aires, se conserva casi intacto. Toda su vida Raymond había anhelado verlo de cerca, sentir la presencia de aquel coloso que había atravesado el Atlántico. En su interior habían viajado los cuatro héroes que lograron aquella

proeza en unos tiempos en los que un hidroavión, sujeto a los vientos tempestuosos, las tormentas y el bravo oleaje, podía ser más endeble que un papel de fumar. Aunque había visitado varias veces la réplica del Museo de Cuatro Vientos de Madrid, esa experiencia no podía compararse ni por lo más mínimo con la idea de encontrarse con el auténtico *Dornier Wal* que había llevado a sus tripulantes a la cima de la fama.

Siguieron conversando, hablando animadamente durante bastante tiempo. Un vínculo de tácita comprensión los unía.

—¿Qué hora es? —le preguntó a su nieta.

—Casi las ocho.

—Ya debe de estar a punto de llegar tu padre.

—¿Tienes que arreglarte?

—Bueno, solo cambiarme de camisa y ponerme la chaqueta.

A las ocho y cuarto llamaron a la puerta. José Luis, el hijo mayor de Raymond, había dejado su coche frente a la playa. Su padre se alegró al verlo. Bromeando, se dirigió a su hijo.

—Parece que tenemos buen tiempo, viento flojo, nubes altas, mar llana.

—Sí, papá —se sonrió—, pero tendrás que abrigarte un poco.

Era el seis de febrero y Raymond cumplía noventa años.

Capítulo 3

De Mallorca al Plata

Un sueño casi idéntico se le había repetido varias veces en el último mes. Dormía unas cinco o seis horas discontinuas por la noche, no necesitaba más, aunque, después de la comida, acostumbrara a quedarse traspuesto en el sillón. Entonces se le cerraban los párpados e inclinaba la cabeza hacia un lado, sosteniéndose en un equilibrio casi imposible.

En una habitación cerrada, en la que también se encontraban su hijo, su nieta y otra persona que no llegaba a identificar, Raymond comenzaba de pronto a despegarse del suelo con una sensación insólita, convencido de su singularidad. Se creía en ese momento el único hombre volador del mundo, una especie de ornitóptero sin alas que no precisaba mover ni un músculo porque solo la fuerza de la voluntad era suficiente para desplazarlo de un lado a otro en las alturas de la habitación.

Al despertarse, se desvanecía la ilusión de esos minutos oníricos tan placenteros. La volatilidad se transformaba enseguida en tierra, en huellas sobre una superficie mojada.

Se lo fue contando a su hijo en el taxi que los condujo al aeropuerto. También Eva, que iba mirando por la ventanilla, escuchó con atención el repetitivo sueño de su abuelo. No era nada original, sin embargo, porque ese tipo de sueños resultaba bastante frecuente, incluso hasta ellos mismos los habían experimentado. En todo caso, lo más significativo parecía ser el espacio hermético de esa habitación en la que había levitado, así como las personas representadas, sobre todo esa figura indefinida y extraña que aparecía junto a ellos.

—Esa presencia me ha dejado una inquietud siniestra —advirtió pensativo el abuelo.

—¿Y no sabes quién puede ser?

—Hija, ni idea.

—Pero, ¿es un hombre o una mujer?

—A mí me parece un hombre, pero no estoy seguro. El caso es que no tiene manos.

—¡Que curioso! Cuando volvamos, se lo preguntaré a Delia, una amiga que sabe mucho de estas cosas. Seguro que te ayuda a desvelar su identidad.

—Lo único que sé —se rio con ganas— es que en sueños no me da ningún miedo volar.

—Ya verás cómo lo has superado —le aseguró José Luis.

Había asistido a varias sesiones en un gabinete de Psicología especializado en fobias, entre ellas el miedo a conducir o volar en avión. Esas sesiones le habían servido para que ahora viajara más tranquilo. Incluso, había probado en un simulador de vuelo.

Este viaje había sido su regalo de cumpleaños. Lo mismo que él, también cumplía noventa años el raid del *Plus Ultra*, que había amerizado en el puerto de Buenos Aires el 10 de febrero de 1926. Su hijo le había querido dar una sorpresa, pues sabía que su padre había suspirado toda su vida por realizar este viaje. Las circunstancias se lo habían impedido y, aunque en una ocasión estuvo a punto de coger un barco a las Américas, la muerte de su esposa lo había frustrado.

Doce horas de vuelo desde Mallorca eran muchas horas. Se hacía escala en Madrid, lo que aumentaba más el tiempo. Raymond, cardiólogo de profesión, confiaba en su salud, que siempre había sido insuperable. Se movía aún con cierta agilidad, no había fumado nunca y se jactaba de haber practicado pádel hasta hacía pocos años. Ahora caminaba más de una hora todos los días y hacía ejercicios musculares en los aparatos de gimnasia de los parques. Solo tomaba pastillas para controlar el colesterol y la próstata. De todas maneras, eran doce largas y pesadas horas, además del tiempo de la escala, dentro de aquella cueva de metal, aunque la zona en la que viajaban les ofrecía todas las comodidades: su hijo había comprado billetes de primera clase.

Pero se daba una paradoja increíble: ese tiempo de doce horas, tan largo para un viaje, era suficiente para que, de un plumazo, se acabara el invierno y llegara de repente el verano. ¡Encontrarse de pronto en Buenos Aires, como si fuera agosto, con el sofocante calor del mes de febrero! ¡Un año resumido en solo doce horas!

Después de la comida, Raymond se quedó dormido en el cómodo asiento del avión. Iba sentado junto al pasillo central. Su hijo y Eva ocupaban las plazas contiguas. Ahora conversaban animadamente. Eva se fijó en su abuelo y le hizo un gesto a su padre.

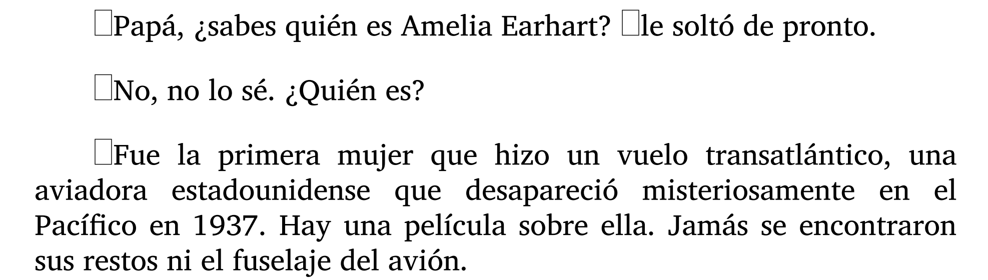
—¿Estará soñando que vuela? —inquirió José Luis.

—Si sueña eso, entonces estará volando ahora doblemente —se sonrió.

Raymond inclinaba la cabeza hacia un lado, con un ligero movimiento de inestabilidad, pero sin perder el equilibrio. Tenía la boca medio abierta y, a veces, lanzaba un hondo suspiro que le hacía abrir los ojos. Enseguida volvía a cerrarlos y se quedaba de nuevo traspuesto.

Encima de las piernas, José Luis apoyaba un libro de viajes de José Ovejero, *China para hipocondríacos*, que había comenzado a leerse en el avión. Eva, en cambio, se estaba terminando la crónica *De Palos al Plata* de Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda, publicada el mismo año del raid del *Plus Ultra*. Quería conocer de cerca la historia que tantas veces le había escuchado contar a su abuelo. Ambos se encontraban muy satisfechos de ver cómo iba a cumplir por fin su deseo.

Empezaron a hablar de la familia, del bisabuelo aviador, de historias de aquellos años de principios del siglo XX cuando la aviación iniciaba su andadura. Recordaron también a Otto Lilienthal y el famoso vuelo de los hermanos Wright, fabricantes de bicicletas que comenzaron a construir aeroplanos más pesados que el aire. Y hablaron de los numerosos accidentes aéreos de aquella época en los que los primeros aviones eran endebles arquitecturas de metal o madera expuestas a quebrarse como un simple cascarón. Eva parecía una entendida. De hecho, llevaba ya algún tiempo interesándose por los temas relacionados con la aviación.



—Papá, ¿sabes quién es Amelia Earhart? —le soltó de pronto.

—No, no lo sé. ¿Quién es?

—Fue la primera mujer que hizo un vuelo transatlántico, una aviadora estadounidense que desapareció misteriosamente en el Pacífico en 1937. Hay una película sobre ella. Jamás se encontraron sus restos ni el fuselaje del avión.

Eso mismo había sucedido con Apolonio, su bisabuelo. José Luis se lo recordó.

En ese instante pasó una azafata con el carrito de las bebidas. Raymond abrió los párpados. Con un inconfundible acento argentino, la azafata les sugirió la posibilidad de tomar algo.

—Señorita, ¡tiene usted unos ojos preciosos! ¿Podría ponerme un café? —le rogó Raymond, aún medio adormilado.

—Muchas gracias, señor, por su galantería —le respondió, sonriéndose y muy amable—. ¿Lo quiere con azúcar o sacarina?

A Raymond, a sus noventa años recién cumplidos, no se le escapaban unas piernas ni unos ojos de una mujer atractiva.

—¿Es muy guapa, verdad? —se dirigió a su hijo cuando la azafata ya se había marchado con el carrito a atender a otros pasajeros.

—Parece que tuvieras un radar en la cabeza.

A José Luis le gustaba esa vitalidad de su padre. Siempre había sido extrovertido y un tanto juerguista. Pero noventa años son muchos años en la vida de un hombre: a esa edad se han experimentado demasiadas situaciones y se han producido muchos cambios de rumbo. ¡Que se lo dijeran a él, que solo tenía cincuenta y siete!

—Llevamos ya casi nueve horas seguidas de vuelo. ¿Cómo estás? Ya hemos visto que te has echado un sueñecito.

Raymond se encontraba bien, optimista, impaciente por llegar a Buenos Aires para trasladarse hasta Luján y visitar el *Plus Ultra*.

Les contó entonces, con ese entusiasmo que siempre ponía cuando hablaba de temas de aviación, el efecto magnético que había producido en Ramón el viaje del *Lusitania*, un hidroavión pilotado por los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral que habían atravesado desde Lisboa el Atlántico Sur en 1922 y llegado a las costas de Río de Janeiro. Fue un raid increíble, aunque tardaran casi tres meses en completarlo y tuvieran que cambiar por tres veces de hidroavión.

—Entonces, ¿el *Plus Ultra* no fue el primer vuelo que cruzó el Atlántico Sur? —preguntó José Luis, algo desorientado.

—¡Pues claro que no lo fue! —terció Eva, muy risueña.

—Eva tiene razón, no lo fue, pero sí el primero que se hizo con un solo aparato, que batió además el récord de velocidad y distancia y que tardó solo veinte días en llegar. ¡En llegar más lejos! ¡A Buenos Aires! ¡No os podéis imaginar lo que significaba conseguir esto con uno de aquellos aviones!

—Casi un cascarón, ¿no, abuelo?

—Bueno, muy frágiles, sí… y muy peligrosos. Constantes averías y muchos accidentes. ¡Cuántos pilotos se dejaron la vida en aquellos años!

—Ya me ha contado Eva lo que pasó con Amelia Earhart —intervino José Luis.

—Amelia Earhart, una mujer muy guapa. ¿Qué sería de ella? Bueno, ¡y de tantos otros! —exclamó Raymond con pesadumbre.

El recuerdo de su padre volvió a cruzarse otra vez entre ellos.

—Pero, en fin, os hablaba de la importancia del raid de los portugueses. Para Ramón, yo creo, fue el punto de partida. Desde entonces se obsesionó con la idea de atravesar el Atlántico y puso todo su empeño en ello. Antes, hizo un vuelo de prácticas desde Cádiz a Canarias, que acabó con éxito, pero con algunos problemas.

Padre e hija lo escuchaban con mucha atención, pues para ellos el viaje a Buenos Aires no era ya únicamente un viaje de placer o turismo —también una forma de hacer feliz al abuelo—, sino que se había convertido en algo más trascendente, porque, a través de Raymond, y de tantos años conociendo sus explicaciones e inquietudes, el *Plus Ultra* representaba todo un símbolo en sus vidas. Así que tener la oportunidad de verlo con sus propios ojos en el museo de Luján les llenaba de una emoción indescriptible.

En aquel tiempo, Ramón Franco, tras haber pasado por la base de hidroaviones de Los Alcázares en Cartagena, fue destinado en la de El Atalayón, situada en Melilla. Conoció entonces a Carmen Díaz, a la que él llamaba Carmenchu, en una de sus estancias en Madrid y, tras unos meses de noviazgo, se casó con ella. Se instalaron en la base, felizmente en los primeros meses, aunque muy pronto la pareja comenzaría a experimentar en su relación algunos contratiempos. Ramón intervenía de modo activo en las acciones de guerra en Marruecos, pero, a la vez, se encerraba en su despacho durante muchas horas para planificar su ansiada travesía del Atlántico. Carmenchu empezó a sentirse bastante sola.

—Entonces —prosiguió Raymond—, se preparó todo lo necesario para el vuelo. Estudió a fondo el viaje de los portugueses y contactó, para hacerse con informes técnicos, con los servicios meteorológicos y compañías navieras. Hizo planos, consiguió cartas marinas y de vientos y planificó cada detalle. Contó para ello con la ayuda de su

amigo Mariano Barberán, piloto y radiotelegrafista, que iba a participar en el raid, aunque luego no lo hiciera. Por razones personales, en realidad una pelea entre aviadores en la que se llegó a las manos, abandonó el cuerpo de Aviación. Me imagino a Franco enfrascado en esa ardua tarea de los preparativos, entusiasmado, constante y decidido. ¡Dicen que hasta dejó de jugar a la ruleta y al bacarrá, que tanto le gustaban!

—¿Era jugador? —preguntó Eva

—Sí, le gustaba mucho el juego. Y un gran fumador: siempre llevaba un purito entre los dedos. Dicen que también bebía, pero no me lo imagino pilotando bajo los efectos del alcohol. Lo que sí es cierto es que era muy impulsivo y, en ocasiones, extravagante. Hubo una época en la que se vestía con chilaba en las instalaciones de El Atalayón. Hablaba muy bien el árabe. Y fijaos qué cosas: su mujer contaba que con mucha frecuencia se paseaba desnudo por los pasillos.

—¡Pues no me lo imaginaba así!

—Era bastante juerguista: le gustaban los cabarets, los burdeles, la vida nocturna y las chicas monas. ¡Pero eso es lo de menos, hijo! A mí me interesa su aventura, su maravillosa aventura aérea, su valor al emprenderla… ¡Mi padre me habló tanto de ella!

—¿Y en política?

—Esa es la segunda parte de su vida. ¡Pero fue un fracaso! Quedó en ridículo en su primera intervención en el Congreso. No era buen orador. Además, Ramón se implicó mucho, demasiado —recalcó el pronombre—. ¡Hasta estuvo a punto de bombardear el Palacio Real con su amigo Pablo Rada en aquellos tiempos de oposición al rey Alfonso XIII! Fue un contumaz republicano, aunque después… las cosas fueron por otro lado.

—¿Y los demás tripulantes del *Plus Ultra*? —inquirió Eva, que giró la cabeza hacia una azafata que, en ese momento, caminaba deprisa por el pasillo.

—¡Unos héroes también como Ramón! Pablo Rada, el mecánico, fue el último de ellos en morir. Tenía sesenta y siete años…

De pronto, uno de los pilotos pidió por los altavoces que todos los pasajeros se abrocharan los cinturones. Enseguida, el avión entró en una zona de turbulencias que comenzaron a desestabilizarlo. Eran

unos inmensos cumulonimbos cargados de agua y electricidad. Raymond apretó los puños y los dientes. Se mostraba muy intranquilo.

—No te preocupes. Esto se pasa rápido —trató de calmarlo José Luis.

El avión vibraba con una brusquedad tan fuerte que cayeron varios objetos al suelo, cuyo estrépito provocó algunos gritos entre el pasaje. Era como viajar por una carretera llena de baches y agujeros. Desde los altavoces se exhortaba a la tranquilidad. Raymond se acordó del *Plus Ultra*, de la difícil etapa hacia Pernambuco, con aguaceros, fuerte viento e impetuosos remolinos. Fue cuando se les rompió la hélice trasera.

Se agarró a la mano de su nieta.

El avión seguía trepidando en el aire. Parecía que el fuselaje fuera a deshacerse en cualquier momento. La azafata tuvo que suministrarle a Raymond un tranquilizante. Se volvió a llamar a la calma, ahora una voz femenina con acento argentino. Del fondo del aparato cayó una maleta. Un grito entrecortado acompañó el golpe. La alarma comenzaba a cundir entre los asientos mientras el personal de servicio se movía sin descanso de un lugar a otro. Algunos viajeros, muy alterados, pedían explicaciones en voz alta. La tensión iba en aumento. Un hombre fornido se levantó muy airado con la intención de entrar en la cabina de los pilotos. Se produjo una discusión violenta. Al fin se consiguió que regresara a su sitio y se abrochara el cinturón.

Las turbulencias no terminaban nunca y los minutos se convertían en pesadilla.

—Abuelo, no es nada. No te preocupes.

De forma repentina la nave experimentó un brusco descenso. Saltaron las mascarillas de oxígeno. El estómago acusó el vacío, con una sensación parecida a la que se siente cuando se desciende vertiginosamente en el tren de una montaña rusa. Se rogó a los pasajeros que se las pusieran, a la vez que se insistía en que no había motivo para preocuparse. La luz amarilla con el icono de unas manos y el broche de un cinturón parecía advertir lo contrario. Causaba espanto ver esa luz encendida.

Raymond, con la mascarilla puesta, cerró los ojos y se le vino a la memoria aquel amanecer del año treinta y ocho en Mallorca cuando el *Cant Z 506* de Ramón Franco comenzó a entrar en barrena. Eva le



apretaba fuertemente la mano.

Capítulo 4

Planos, proyectos y mapas

Enfermo de tuberculosis, fue ingresado en el sanatorio La Marina, situado en Los Molinos, un pueblo de la sierra de Madrid. Tras treinta años de exilio, Pablo Rada deseaba vivir sus últimos días en España. El dictador Francisco Franco le concedió el permiso para que cruzara la frontera, pero la enfermedad lo respetó solo tres meses.

Rada era amigo íntimo de Ramón, su compañero en misiones de guerra en Marruecos, camarada de correrías políticas, mecánico de profesión. ¡Y uno de los héroes del *Plus Ultra*!Durante su permanencia en Los Molinos le preguntaron muchas veces por ese mítico raid que había levantado pasiones y llenado cientos de páginas en los periódicos, además de congregar a millones de personas en las calles para festejar la hazaña.

—Ramón Franco sabía que quizá hubiera mecánicos mejores que yo —fue contando con cierta dificultad al expresarse—, pero también sabía que todo lo que necesitaba para ese vuelo lo había encontrado en mí.

Pablo Rada había nacido en un pueblo de Navarra. Desde muy joven se dedicó a reparar maquinaria agrícola y trabajó en otros oficios relacionados con la mecánica. En 1924, después de haber sacado el número uno en una oposición para el Arma de Aviación, fue destinado a la base de Melilla. Ramón Franco entonces ya le estaba dando vueltas a la posibilidad de emprender su aventura transatlántica.

Ahora los recuerdos le volvían a reverdecer tras los cristales de la habitación del sanatorio. Era un día de sol de primavera. El agua espejeaba en el círculo de piedra de la fuente. Sentado en un sillón, con una manta cubriéndole las piernas y un almohadón sobre la espalda, volvió Pablo Rada a sentirse aquel joven mecánico de veintitrés años pleno de salud y vitalidad.

Lleva las manos tiznadas de grasa, pues ha acabado de revisar el motor de uno de los hidroaviones de la base. Se dirige a donde se encuentra Ramón, que, en ese momento, observa unos planos y un gráfico de vuelo.

—Mi capitán, ¿qué mecánico llevará con usted a la Argentina?

Ramón observa el rostro expectante de su mecánico, con el que ya ha compartido muchas horas de navegación aérea. Rada, con los brazos caídos sobre el mono de trabajo lleno de manchas, aguarda la respuesta de su capitán, hacia quien siente una enorme admiración y confianza. A su vez, Ramón tiene también una gran seguridad en Rada, capaz de subirse en pleno vuelo a las alas o la cubierta de la aeronave para reparar una avería o solucionar cualquier contratiempo. Sabe que es de una valentía probada, fuerte e inteligente, con un inmenso espíritu de sacrificio; además, no se marea cuando el hidroavión permanece largo tiempo flotando sobre las aguas, una cualidad que no poseen todos los mecánicos. Por si fuera poco, no pesa mucho, ya que es delgado y de una constitución ligera, casi circense, lo que facilita sus movimientos en el interior de la cabina y ahorra carga al avión, factor siempre tan importante.

A Ramón, tras haber desistido Mariano Barberán, no le habían faltado proposiciones de pilotos para el raid. Tampoco le habían escaseado las propuestas para ocupar la plaza de mecánico. De hecho, Rada sabía que Franco se lo había pedido a Modesto Madariaga, uno de los mejores de la base, quien, finalmente, parecía haber renunciado a participar en el viaje.

Ahora, frente a Pablo Rada, que tantos servicios le ha prestado, Ramón no se lo piensa en exceso.

—¿Es que quiere venir? —le sugiere.

—¡Pues claro, mi capitán! Ya sabe usted que me gustaría mucho.

—¿Y sabrá usted manejarse bien con dos motores *Napier*? —Ramón le da una profunda calada a su puro habano.

—¡Ese motor, mi capitán, no tiene problemas para mí!

—Entonces, ya puede ir preparándose.

Pablo Rada evocaba ahora desde el sillón del sanatorio aquel instante glorioso en el que Franco le dio el sí. No puede contener su alegría. Sin duda, su rostro alargado y enjuto la reflejaba a raudales. Franco siempre había sido generoso con él, incluso le había llegado a costear una nueva dentadura, ya que la suya propia carecía de algunas piezas. Lo recuerda emocionado.

—¡Voy a conocer cada lugar de ese motor mejor que la palma de mi mano! —le asegura.

El *Napier Lion*, de 450 caballos, es el propulsor con el que va equipado el *Dornier Wal* que piensan utilizar en el raid. Ramón ha solicitado a sus fabricantes ingleses algunas modificaciones imprescindibles para adaptar el hidroavión al peligroso viaje de atravesar el Atlántico. Entre ellas, el equipamiento con este motor más potente, distinto a los habituales en otros hidroaviones *Dornier*, que llevan motores *Eagle IX*; además, ha pedido depósitos de combustible de una mayor capacidad. Es necesario que, al menos, se puedan cargar tres mil quinientos kilos y que la nave consiga una autonomía o radio de acción de tres mil kilómetros.

—Sí, tendrá que familiarizarse con él —le contesta Ramón—, así que lo mejor será que practique en la escuadrilla DH.94 de Nador.

Rada asiente complacido, rebosante de entusiasmo, dispuesto a mejorar su preparación mecánica para un viaje de tanta trascendencia. Nada puede quedar sujeto al azar.

La planificación del raid, con salida en el puerto de Palos y final en Buenos Aires, le ha costado a Ramón muchas horas de vigilia, pensando y madurando sus ideas, cotejando planos y mapas, solicitando informes a expertos marinos y meteorólogos. Además, ha estudiado libros como el del capitán de corbeta Rafael Estrada, *La moderna navegación astronómica, marítima y aérea*, que le ha servido de gran ayuda. Barberán, con el mismo interés y entrega, también ha tomado parte muy activa en el proyecto, haciendo cálculos muy precisos gracias a su perfecto dominio de la ciencia matemática.

El general Jorge Soriano, Director de la Aeronáutica Militar, se ha entusiasmado con la posibilidad del raid desde el mismo momento en el que el capitán Franco le ha contado la propuesta. Éste le había remitido la siguiente instancia de solicitud:

Excelentísimo señor Director de la Aeronáutica Militar:

Con las miras puestas en conseguir la mayor gloria para nuestra nación y que nuestra Arma aérea sea considerada fuera de las fronteras como corresponde al valor de su personal y a las dotes de mando de sus elementos directores, nos atrevemos a entregarle este proyecto de raid aéreo España-República Argentina, no dudando que merecerá de V.E. una acogida cariñosa, y por su mediación conseguiremos que sea aprobado por el Gobierno y puesto en marcha rápidamente.

Franco y Barberán lo entregaron en el mes de julio de 1925. Bien encuadernado, podía leerse en las letras doradas de la cubierta:

Proyecto de raid a la Argentina en hidroavión.

Rada, inquieto y emocionado, se aprieta ahora las manos grasientas.

—¿Cuándo estará listo el *Dornier*? —le pregunta.

—Hacia el quince de septiembre. Eso es lo que me han prometido los italianos.

El Gobierno había encargado meses atrás cuatro hidroaviones para el desembarco de Alhucemas. El general Soriano, que no dudaba de que el Gobierno aprobaría el proyecto, había concedido que el cuarto aparato fuera para el raid. Ya se estaba construyendo en la factoría italiana de Marina di Pisa, una pequeña localidad costera en la que estaba ubicada la casa *Dornier*.

—Entonces, mi capitán, ¿cuándo cree que saldremos?

Ramón succiona el puro con absoluto deleite. La bocanada se expande con lentitud frente al mecánico.

—He llegado a la conclusión de que los mejores meses son entre diciembre y mayo; sobre todo, entre febrero y marzo del próximo año.

—¡Así, mi capitán, aún habrá tiempo para fumarse unos cuantos puros! —bromea.

—¡Y que lo diga, Rada! Hay que prepararse bien. Nos va la vida en ello.

A finales de agosto, el calor es extremo en El Atalayón. Hay mucho movimiento en la base, que se dispone a participar en las operaciones militares hispano-francesas. Rada recordaba perfectamente aquellos días y noches de tensión, el trabajo interminable, el cansancio y el sueño apenas conciliado mientras la idea del raid no dejaba de revolotearle en la cabeza. Estaba tan ilusionado con ella como su jefe, que, por aquellos días, ya había encontrado un piloto para sustituir a Barberán. Se trataba de Julio Ruiz de Alda, capitán de artilleros, que con tesón denodado se puso de inmediato a aprender radiotelegrafía.

Franco, durante las semanas anteriores al día del desembarco, pilotó uno de los *Dornier Wal* llegados desde la factoría de Italia. Realizó innumerables misiones de combate. Bombardeó en Morro Nuevo y otros puntos de la costa. Muchos poblados, como el de Sidi

Dris, quedaron destruidos. También numerosos aduares y fortificaciones. En Beni-Urriaguel las bombas sembraron el pánico entre sus habitantes. El día 8 de septiembre, día elegido para la operación marítima, aérea y terrestre, apoyó con su hidroavión el avance de las barcazas que, repletas de hombres y material de guerra, se adentraban en la bahía. Incluso en una ocasión llegó a ser derribado por los impactos de las balas del ejército de Abd-el-Krim, pero amerizó sin contratiempos.

Un exultante general dijo en Madrid a los periodistas que lo acosaban: «¡Hay bonísimas noticias de África!».

Esas «bonísimas noticias» hablaban del éxito del desembarco, en el que habían participado unos trece mil hombres. Tras el afianzamiento de las posiciones en las siguientes semanas, la misión de Ramón concluyó el día 14 de octubre. Unos días después, por méritos de guerra, fue ascendido a comandante.

Rada no se olvidaba de aquellos días. Entornaba los párpados bajo el contraluz del atardecer en Los Molinos y su memoria volaba lejos. Sentía revivir no solo la ilusión por aquel vuelo legendario del *Plus Ultra* que tanta fama les dio, sino el drama amargo de la guerra de Marruecos y, más tarde, de la Guerra civil. Se tapó los brazos y el cuerpo con la manta, arrebujándose entre los recuerdos. Veía ahora otra vez a Ramón Franco, su amigo, antes de que partiera con Ruiz de Alda a Marina di Pisa para supervisar el montaje del hidroavión, cuya entrega ya se había demorado más de un mes. Lo veía también probando los aparatos de radio con Mariano Barberán, antes de que éste hubiera decidido causar baja y apartarse del proyecto.

Sobre todo, fue la ubicación y montaje del radiogoniómetro en la aeronave lo que resultó más complicado hasta que Barberán dio con una solución idónea. Después, ensayaron en otros *Dornier* de la base para probar su funcionamiento. Este aparato es capaz de detectar una señal de radio de una estación emisora situada a cientos de kilómetros, lo que aseguraba a los pilotos una dirección correcta hacia el destino marcado. Pero no era el único medio, ya que también iban a llevar otros instrumentos de navegación aérea como el compás magnético, el derivómetro, la brújula, el cronómetro, el taxímetro, la regla de cálculo y el sextante, instrumento éste imprescindible para conocer la latitud exacta en la que se encontraba el hidroavión en un punto cualquiera de la ruta.

—Lo he conseguido por tres mil pesetas pagadas de mi propio bolsillo. ¿Qué le parece? —le dice a Rada.

—¡Una fortuna! Pero no dudo de que el sextante lo merecerá.

—Es de la Casa Hughes, como las tres brújulas, y lleva horizonte artificial. Creo que me encontraría desnudo sin él.

Pero Ramón se encontró desnudo y herido en lo más profundo cuando se enteró del proyecto que en Italia había elaborado el marqués de Casagrande. Pablo Rada halló a su jefe despotricando en un hangar de la base, lanzando improperios, hosco y malhumorado, como si se lo estuvieran llevando por los aires los mismísimos demonios.

—Mire lo que me ha llegado de la Dirección de Aeronáutica Militar —le muestra una hoja mecanografiada con la misma mano en la que sostiene un puro encendido.

Rada lo leyó y se quedó estupefacto.

—¿Será verdad? —acierta a decir.

—¡Y tan verdad! Ese marqués quiere llegar antes que nosotros a Buenos Aires y arrebatarnos la gloria de cruzar el Atlántico. Mussolini está, sin duda, detrás de ello. El marqués ya ha solicitado permiso para atravesar España con su hidroavión.

—¿Y con qué cuenta?

—No sé, aún lo desconozco. Espero que no sea un *Dornier*.

—Un *Dornier* igualaría sus posibilidades con las nuestras.

—¡Pero no es solo el *Dornier*, sino la planificación, el equipo de aviadores, los instrumentos de navegación, la fecha elegida para el vuelo…! El *Dornier* es, hoy en día, el mejor de los hidroaviones, pero…

—¿Cuándo saldrán?

—Tampoco lo sé, pero estoy seguro de que lo harán pronto —tiró el habano al suelo y lo apagó de un pisotón.

—Entonces nos llevarán la delantera.

—¡Muy mala impresión me está dando tanto retraso en la entrega del hidro!

—¡Estos italianos…!

—¡Sí, Rada, estos italianos! Este raid es un reto personal, una gran aventura, pero es sobre todo una gran honra para España y para nuestra aviación, un viaje que servirá de lazo con los países de Hispanoamérica. ¡Tenemos que ser los primeros! —proclama Ramón, levantando el mentón con mucho orgullo.

El proyecto que habían presentado Ramón Franco y Mariano Barberán ascendía a una cantidad no muy elevada, alrededor de cuatrocientas quince mil pesetas, en el que se incluía el hidroavión, los aparatos de navegación, repuestos y dietas, además de la gasolina, el benzol y el aceite para los motores. No era un capital excesivo para el rédito que podía sacarse de esa apuesta: para el presidente de Gobierno Miguel Primo de Rivera el raid representaba una oportunísima baza propagandística en unos momentos de gran descontento ciudadano, mientras que para el rey Alfonso XIII constituía un notable impulso para realzar el prestigio internacional de España y el suyo propio, además de fortalecer los lazos con las naciones hermanas.

Aquellos días de preparativos ilusionados no se olvidaban. El trabajo era mucho, pero el empeño puesto en el raid mantenía unidos a sus tripulantes. Pablo Rada era entonces un simple soldado de reemplazo entre mandos profesionales del ejército. Ramón Franco ostentaba el grado de comandante, y Ruiz de Alda, el de capitán. Aún no se había incorporado el teniente Juan Manuel Durán, que lo haría unos meses después como una imposición de la Aeronáutica Naval, que iba a colaborar en el raid con dos barcos de apoyo: el destructor *Alsedo* y el crucero *Blas de Lezo*.

La prensa, que ya se había hecho eco de la noticia, contribuyó a crear un estado de opinión triunfalista que se fue contagiando de voz en voz entre los ciudadanos. Todo el mundo aguardaba ya el inicio del viaje. Pero quedaban aún unos meses.

Pablo Rada, en cambio, ya estaba volando. A bordo del *Plus Ultra*, en el *Numancia*… años después, el exilio. El 18 de mayo de 1969 su vida se consumió definitivamente.

Capítulo 5

Aeropuerto de Buenos Aires

El miedo, otras veces el pánico, se había adueñado del pasaje, a pesar de las constantes llamadas a la calma. Los viajeros, con las mascarillas suministrándoles oxígeno, sentían los estómagos vacíos y el pulso acelerado. Se produjo una ligera despresurización de la nave que hizo que el piloto iniciara un rápido descenso para ponerse a una altitud en la que el aire llegara de una forma natural al interior de la cabina.

Eva apretaba con fuerza la mano de su abuelo. De vez en cuando, para tranquilizarlo, le daba golpecitos con los dedos. José Luis contemplaba a su padre, pensando en el mal trago que estaría pasando. Con los ojos parecía decirle: «¡No te preocupes, papá!». Y estiraba el brazo desde su asiento para poner, a su vez, la mano encima de la de su hija. Fueron minutos interminables de tensión, de dudas, de apolillada incertidumbre. La visión de las mascarillas cayendo desde sus compartimentos, como si fueran inesperadas arañas de una película de terror, había incrementado el nocivo efecto del sobresalto. Las turbulencias provocadas por el cumulonimbo seguían estremeciendo la aeronave como el chirrido de una bisagra vieja en una mansión abandonada.

El tiempo se dilataba hasta el infinito. Noche interminable de un sueño intranquilo.

De un golpe, también se había acabado el invierno e iniciado el verano.

Así hasta que todo comenzó a estabilizarse y hacerse horizontal, una línea plana de silencio momentáneo. El avión guardaba el equilibrio y se percibía lejano el sonido de los motores. Después, desde los altavoces, irrumpió la voz del piloto que, tras dar explicaciones sobre lo sucedido, instaba a quitarse las mascarillas. «Ya ha pasado la alarma». Se produjo un suspiro colectivo seguido de mil palabras ininteligibles. Raymond miró a Eva y a su hijo.

—¿Qué tal estás, papá?

Raymond, pálido aún, suspiró y se desabrochó el cuello de la camisa. Estaba sudando, pero era un sudor frío.

—¡Ahora sé lo que es volar en avión! —dijo.

Algunos pasajeros ya se habían quitado los cinturones y salido al pasillo. Necesitaban estirar las piernas y desentumecer los músculos. También el miedo, incluso el pánico.

Se les acercó una azafata.

—¿Cómo está, señor?

—Creo que me voy reponiendo, gracias. Por favor, ¿puede traerme un poco de agua?

—Enseguida, señor, no se preocupe —su gesto amable lo acompañó con una ligera sonrisa.

—¿De verdad que estás bien? —Eva aún le apretaba la mano.

—Bueno, me he llevado un buen susto.

—¡Todos nos lo hemos llevado!

—En fin, si ellos cruzaron el Atlántico, ¿por qué no íbamos a cruzarlo nosotros?

Los tres se rieron con el comentario.

—¡Sí, tuvo que ser tremendo volar con aquel aparato!

Faltaban apenas dos horas para aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, situado a unos treinta y cinco kilómetros de Buenos Aires. Tras el susto, toda la cabina del pasaje se impregnó con un aire festivo: gente que hablaba animadamente, una viejecita conectada a los auriculares, dos niños que jugaban al *Carcasonne* en una *tablet*, un señor en camisa que leía *La Nación*, pasajeros con los ojos pegados a la pantalla viendo una película, otros con un *iphone* entre las manos…

Raymond, recuperado del trance, comenzó a ilusionarse con la proximidad del aeropuerto.

—Tendremos que cambiarnos de ropa cuando aterricemos —dijo.

—Ya te dije que te pusieras manga corta debajo de la chaqueta.

—¡Ya sabes lo despistado que soy, Eva!

—Más que despistado, descuidado.

—Me acuerdo una vez, en un viaje en tren que hice con tu abuela a Santander, era cuando vivíamos en Barcelona, que llevaba yo un polo de verano y se me olvidó meter el jersey en la maleta. Cuando llegamos, estaba lloviendo y con un frío que te calaba los huesos. Tu abuela tuvo que prestarme una chaqueta suya para que me la echara sobre los hombros. ¡Imagínate mi aspecto! Nada más salir de la estación, nos fuimos directos a una tienda de ropa.

—¡Pobrecita abuela!

—Si estuviera aquí, ya nos hubiera ido contando la historia de la Argentina. ¡Ya sabéis lo que disfrutaba ella con estas cosas!

—¿Qué me vas a decir a mí, papá? Gracias a ella soy un arquitecto ilustrado. Me hizo leerme a Pirenne, aquel libro suyo de *Las ciudades de la Edad Media*, y me contó aquella famosa tesis sobre los bárbaros que todavía recuerdo. Y luego vino *La Ilíada* y *La Odisea* y el *Gilgamesh*… El caso es que le cogí gusto a aquellas lecturas y a punto estuve de torcer mi vocación de arquitecto.

—José Luis, tu madre era una magnífica historiadora.

—¡Aquí tienes la prueba! —miró a Eva y se sonrió.

—Bueno, papá, siempre me ha gustado la Historia.

—En la vida hay que encontrar el camino correcto, la clave que nos marque nuestro rumbo. Yo no pude ser aviador como mi padre, pero descubrí mi vocación en la medicina.

Después hablaron de los planes para los próximos días en Buenos Aires, de algunas visitas que deseaban realizar y, naturalmente, del museo.

—Cuesta un peso cada entrada y abre de diez de la mañana a cinco de la tarde, menos los lunes y martes, que está cerrado —les informó Eva.

—Nosotros iremos el miércoles.

—Sí, claro, el diez de febrero. ¡Ahí está la gracia!

—Hay algo más que deseo ver en el museo de Luján. Para mí es muy importante —les confesó Raymond.

—El sextante, ¿verdad? —observó José Luis.

—¡Huy, el sextante! —exclamó Eva.

—Sí, claro, el sextante; perdonadme, ya sé que me repito.

—Anda, cuéntale a Eva su historia. ¿O ya te la sabes?

—Creo que no me la ha contado nunca.

Les recordó que él había conocido en persona al eminente urólogo Antonio Puigvert, que fue el que atendió y operó a Ángeles Franco, enferma de un cáncer en fase terminal. Ángeles era hija de Ramón y de su segunda mujer Engracia Moreno. Algunos decían que Ángeles, fallecida en 1976 en Barcelona, no era realmente su hija, si bien Ramón la reconoció como tal en su testamento. Divorciado de Carmenchu, se casó con Engracia, con quien ya había mantenido mucho antes relaciones extraconyugales.

El citado Puigvert y su esposa eran, desde hacía años, muy buenos amigos de Engracia, que un día le confío al doctor una misión que ella se veía con menos posibilidades de llevar a cabo: quería que hiciera las oportunas gestiones para satisfacer un deseo de Ramón y, al mismo tiempo, otro de Ángeles.

Raymond, emocionado, hizo una pausa para aclararse la voz.

Enseguida prosiguió.

—Me lo contó años después el propio doctor Puigvert, con quien tuve la oportunidad de coincidir varias veces en un Congreso de Barcelona. ¡La pobre Ángeles hubiera deseado tanto viajar a Luján para conocer el *Plus Ultra*!

—¿Y qué deseo tenía Ramón Franco? —le preguntó Eva, aunque su abuelo pareció no oírla.

—¿Sabéis una cosa? ¡Aún no me creo que vaya a ver ese famoso hidroavión ni tampoco el sextante!

Bebió un sorbo de agua.

Ambos lo observaban con atención. Su rostro evocaba toda una vida de estudio y coleccionismo hacia todo lo relacionado con el *Plus Ultra*, una inquietud heredada de su propio padre, que le había transmitido desde niño la pasión por aquella gesta gloriosa. Incluso, hasta le había puesto el nombre del célebre aviador al que admiraba, como habían hecho por entonces tantos padres de uno y otro lado del

Atlántico con sus hijos recién nacidos.

—¿Y qué deseo tenía Ramón, abuelo? —insistió.

—Pues verás —se apretó la barbilla con la mano izquierda mientras le respondía—, Ramón adquirió para el raid un sextante que pagó de su bolsillo. Le costó tres mil pesetas de entonces. Era un instrumento imprescindible para la navegación aérea.

—Sí, eso lo sé, como el radiogoniómetro y el derivómetro —lo interrumpió Eva.

—¡Qué puesta estás! —intervino José Luis.

—Es que este viaje y este libro que estoy leyendo me están abriendo mucho el interés. Además, ya he leído alguna que otra cosa.

—¡Cómo me alegra! —le dirigió una mirada de cariño y le apretó la mano. Eva le dio un beso—. Bueno, como ya sabéis, el *Plus Ultra* se hubo de quedar en Argentina como un regalo del gobierno español. Esto fue, sobre todo, una venganza del presidente Primo de Rivera, que quiso, digamos, castigar a Ramón por haber hecho escala en Montevideo, una nación que criticaba la dictadura española. Le impidió así regresar a España en el hidro, tal como Ramón deseaba ardientemente. ¡No veáis lo mal que le sentó! Desde entonces, yo creo que tuvo a Primo de Rivera atravesado. Así las cosas, y visto que no podía volver en el *Plus Ultra*, Ramón quiso dejar también el sextante en Buenos Aires, pero el rey Alfonso XIII le dijo: «El sextante te lo guardas tú como recuerdo de la hazaña». Y eso hizo, se lo trajo en el viaje de regreso a bordo del barco que fletó Argentina para los cuatro aviadores.

—¿Y qué pasó con el sextante? —preguntó José Luis.

—El sextante —prosiguió Raymond— estuvo luego muchos años guardado en casa de Engracia y Ángeles, ahora no recuerdo si en Barcelona o Palma, ya que vivieron en ambas ciudades. ¡Y aquí es donde entra el doctor Puigvert!

—No hace falta que me lo digas, creo que me lo imagino: el doctor Puigvert debió de recibir el encargo de gestionar la entrega del sextante a la Argentina.

—Pues sí, Eva. ¡Este era el deseo de Ramón!

—¿Y cuándo lo vio cumplido?

—En febrero del setenta y seis. En nombre de la esposa e hija de Ramón, Puigvert se lo entregó al embajador argentino en Madrid. Ahora está junto al *Plus Ultra*, en el mismo museo que vamos a ver pasado mañana. Voy a confesaros un secreto: siento una auténtica fascinación por ese aparato.

—¡Es una historia emocionante! Me imagino lo mucho que te gustaría tenerlo en tu colección —insinuó José Luis.

—¡Ya sabes, hijo, lo que es el coleccionismo!

—Una pasión y una locura irresistibles —le respondió.

—¡Vaya dos! —exclamó Eva.

—Pero hay algo más que voy a contaros. ¿Sabéis lo que pensaba realmente Ramón y por qué tenía ese deseo? Recuerdo casi al pie de la letra sus palabras, aunque no sé ahora a quién se lo dijo: «El hidroavión fue el cuerpo; el sextante, el espíritu». ¿Qué os parece?

—¡Pues que esto lo dice todo! Viajaron dentro del hidro, pero el sextante fue el hilo invisible que les marcó la ruta —sentenció José Luis.

Eva se quedó mirando a su abuelo.

—¡Sí, y qué metáfora más bonita! —comentó.

—Pues sí, ese pequeño aparato marcó el rumbo entre dos continentes —concluyó Raymond.

Precisamente, el avión de las Aerolíneas Argentinas en el que viajaban desde Mallorca estaba a punto de tocar tierra en uno de esos dos continentes después de algo más de doce horas de vuelo.

—Fijaos qué diferencia: el *Plus Ultra* tardó cincuenta y nueve horas y cuarenta minutos —apuntó Raymond.

—¿Pero no fueron veinte días? —observó José Luis.

—Eso fue el raid completo, contando las escalas y el tiempo que se gastó en ellas.

—¡Está visto que no tenemos otro tema de conversación! —dijo Eva.

—¡Qué razón tienes! Parece que nos dieran cuerda.

—¡Que lo digo en broma! Que me siento tan feliz como tú con este viaje. Y me alegro que hablemos de ello, de verdad.

Eva disfrutaba. Extravertida y dinámica, era una mujer de mentalidad abierta, nada convencional, que amaba los libros y la vida. Le gustaban las bromas y las risas.

De los altavoces salió la voz del comandante y se encendió la luz que invitaba a abrocharse los cinturones.

Raymond cerró los ojos. Respiró cuando notó que las ruedas del avión pisaban el suelo de Buenos Aires.

A través de sus amplias galerías acristaladas, la luminosidad del aeropuerto de Ezeiza transmitía una vitalidad azul, y como recién nacida, a los viajeros que acababan de desembarcar del vuelo procedente de Palma de Mallorca. Raymond, junto al carrito de los equipajes, se sentía un espíritu del Renacimiento, pleno de júbilo, primaveral, como el famoso hombre de Vitruvio dibujado por Leonardo da Vinci y que, con sus piernas y brazos extendidos, tomaba posesión del mundo circundante.

Era verano aquí y la sensación de abandonar el invierno y encontrarse de repente con otro ciclo estacional se convertía en una rareza de coleccionista. Sobre todo para Raymond, que, a sus noventa años, nunca había dado un paso de tanta magnitud geográfica. José Luis, en cambio, por su trabajo, había viajado varias veces a Brasil y Méjico. Eva solo lo había hecho una vez a los Estados Unidos. Europa, en cambio, era una vieja conocida para todos.

Caminaban en busca de la salida, entre gentes que transitaban como hormigas ensimismadas, entre voces de niños que corrían de aquí para allá y despistados viajeros que se perdían mientras trataban de encontrar el mostrador para facturar las maletas. Salieron al exterior y se toparon de pronto con una inmensidad confusa. Tomaron un taxi y se dirigieron a Buenos Aires, al hotel que habían reservado en el centro de la ciudad. Iban a alojarse en él una semana, el tiempo previsto de su viaje a Argentina.

No pensaban visitar el museo de Luján hasta el miércoles diez de febrero, ya que Raymond, por razones sentimentales, deseaba hacerlo el mismo día en el que, hacía noventa años, había amerizado el *Plus Ultra* en el puerto de Buenos Aires. Además, el miércoles era el primer día de la semana que abría el museo.

Ubicado en la ciudad de Luján, el Complejo Museográfico

Provincial Enrique Udaondo, que era como en realidad se llamaba, constaba de varias áreas. En la del Museo del Transporte se hallaba expuesto el *Plus Ultra*.

Capítulo 6

Marina di Pisa

Con los ojos cerrados y echado sobre un camastro, tras varios meses en la Cárcel Celular de Madrid, Julio Ruiz de Alda acababa de fumarse un cigarro. La capital, muy convulsa entonces a causa de la guerra, padecía todo tipo de desmanes y actos sangrientos. En la misma situación que él se encontraban otros presos, encarcelados por motivos políticos, como Melquíades Álvarez, Fernando Primo de Rivera, Rafael Villegas o José María Albiñana.

La cárcel, cercana a la Ciudad Universitaria y cuya construcción había promovido el rey Alfonso XIII, era una enorme edificación constituida por un cuerpo central y una serie de cinco naves que confluían radialmente en su centro. Ruiz de Alda se hallaba preso en una de ellas, cada una con unas doscientas celdas distribuidas en cuatro plantas, adonde había sido conducido poco después de la celebración de las elecciones generales de febrero de 1936, ganadas por el Frente Popular.

Sometido a esa situación penosa y tras haber perdido varios kilos de peso, se revolvía en el estrecho e incómodo camastro. Daba vueltas a su pensamiento y, bajo la angustia que le provocaba la falta de libertad y el miedo a lo desconocido, retrocedía diez años atrás para evocar aquellos días venturosos en los que, junto a Ramón Franco, inspeccionaba los trabajos de fabricación del *Dornier Wal* en la factoría de Marina di Pisa.

Había nacido en Estella, pueblo situado a unos sesenta kilómetros de Caparroso, de donde era originario Pablo Rada. Conoció a Ramón en la guerra de Marruecos y ambos se hicieron desde entonces muy amigos. Esa afinidad creció con los años y se intensificó en los días del *Plus Ultra*. Ostentaba el grado de capitán de infantería, pero dejó pronto este Cuerpo para ingresar en la aeronáutica.

El contraste ahora entre la lóbrega decrepitud de la celda y la blanca luminosidad del mar Tirreno le producía una sensación de angustia. Hacía además un calor seco de agosto que, entre aquellos muros y en las duras condiciones en las que se hallaba, era todavía más insoportable.

Vio a Ramón Franco otra vez con el sextante entre las manos. Enseguida observó cómo ponía su ojo derecho en la mira telescópica, haciendo un ensayo de medición angular entre el horizonte y el Sol.

Sabía que su amigo estaba muy orgulloso de ese instrumento.

Habían llegado a Marina di Pisa a mediados de octubre de 1925, casi mes y medio después del desembarco de Alhucemas. Había sido necesario completar después toda la operación militar para que pudieran salir de aquel escenario de guerra. Ramón se enteraría de su ascenso a comandante en este rincón de la costa italiana.

El primer golpe que se llevaron a su llegada a la factoría fue cuando comprobaron que al *Dornier Wal* le faltaban aún algunos elementos y detalles para completar su montaje. Ramón se enfureció sobremanera temiendo que el marqués de Casagrande lograra su propósito de cruzar el Atlántico Sur antes que él. Incluso llegó a sospechar una táctica preconcebida para retrasarse en la entrega del aparato. Tampoco llevaba nada bien que otros pilotos hubieran hecho pruebas de vuelo con el hidro, pues Ramón no quería que nadie pusiera las manos en los mandos de la aeronave y se obsesionaba mucho con la idea de que pudieran forzar los motores. Muchas veces, por no llevarlos al extremo, era capaz de prescindir de la potencia necesaria para una maniobra comprometida.

—Tome, Julio, ya puede verificarlo —le dijo, pasándole el sextante.

Iba a ser el encargado de la navegación en el raid. Ramón, como piloto, habría de confiar en él las tareas de comunicación y deriva del hidro. Se había llevado un manual para el aprendizaje de la radiotelegrafía, pues era una materia que no dominaba y que resultaba imprescindible para el vuelo.

Se fueron instalando los demás aparatos, entre ellos el radiogoniómetro, del que se hicieron numerosas pruebas para ponerlo a punto. Pero pasaban los días en aquella localidad costera y el hidroavión seguía sin terminarse.

—¡Leche puta! ¡Pero puede saberse cuándo lo acabarán estos italianos! Llevamos aquí ya dos semanas y parece que esto no avanza —se desesperaba Ramón.

—Siempre nos dan mil excusas.

—Estoy harto de tantas excusas y me temo, Julio, que nos retrasan a propósito.

—¿Se sabe cuándo saldrá Casagrande?

—¡Ese dichoso marqués…! ¡Me quita el sueño todas las noches!

Me imagino que saldrá pronto.

—¿En noviembre?

—¡Casi seguro! Muy mala época para cruzar el Atlántico. ¡Ya veremos si lo consigue! No tengo mucha más información, pero sé qué aparato llevará: un *Savoia Marchetti S.55*, bautizado como *Alcione*, aunque todo lo demás se guarda con absoluto secreto. ¿Lo conoce?

—Alguna idea tengo.

—Tiene dos cascos gemelos para carga y pasaje, pero la carlinga va situada en la parte superior, bajo el motor. Es muy bonito de diseño, pero yo aseguraría que no tiene bastante solidez para amerizar con mar gruesa o para un despegue difícil fuera del puerto. Además, creo que su radio de acción no será suficiente para alcanzar las costas de América. ¡Ojalá acierte!

—Ya sabe que Mussolini apremia para conseguir ser ellos los primeros. Quiere encumbrar a Italia y su aviación, aunque también tengo entendido que anda probando con los dirigibles.

—¡También nosotros queremos dar ese honor a España! Primo de Rivera está entusiasmado con el proyecto, pero le aseguro que el rey aún lo está más. Ya sabe lo que pienso de Primo y lo poco que me gusta su persona y la dictadura en la que vivimos, pero hay que utilizar ese entusiasmo para que dé su consentimiento.

En el hangar de la factoría italiana «*Costruzioni Meccániche Aeronautiche*», al que Ramón y él acudían todas las mañanas para supervisar los trabajos de los operarios y del técnico de Marconi que trataba de instalar un amplificador para el radiogoniómetro, el *Dornier Wal*, a sus ojos, parecía un águila de metal deseoso ya de alzar el vuelo. Sus dos motores con hélices de cuatro palas iban en el interior de una carcasa rectangular de donde partían también los planos o alas. Su diseño no era tan espectacular como el del *Alcione*, pero Ramón estaba orgulloso de este hidroavión que, en otros modelos con menos potencia en sus motores, ya había disfrutado pilotando en Marruecos. Tenía una longitud de diecisiete metros y una envergadura de algo más de veintidós.

Mientras hablaban, se les acercó el mecánico Adolfo Marquardt, de la casa *Dornier*, que iba a acompañarlos hasta la base de El Atalayón en el traslado de la aeronave.

—Bueno, mañana haremos otra prueba de carga —les dijo.

A Ramón siempre le había obsesionado el problema del peso en el avión, asunto de máxima importancia, puesto que una carga excesiva podía impedir el despegue, además de reportar un mayor gasto de combustible. No era la primera prueba que hacían en esas semanas, pues ya habían hecho otros ensayos, como llevar el hidro con carga máxima de 3500 kilos a una velocidad de 185 kilómetros por hora. La prueba que iban a realizar al día siguiente consistía en transportar una carga útil de 2500 kilos para lograr una velocidad de 195 kilómetros.

Revolviéndose perezosamente en el camastro, no lograba conciliar el sueño. Quizá no quería. Escuchaba los ronquidos de un compañero de la celda contigua y, más allá, los lamentos de algún preso que soñaba en voz alta. Su pensamiento lo llevaba lejos, a ras del agua, cogiendo la pequeña embarcación que los trasladaba hasta el *Dornier* en la ensenada de Marina di Pisa. Entonces, todavía no le habían puesto el nombre de *Plus Ultra*.

Ya dentro del hidro, observó a Ramón manejando los mandos con esa fijeza suya tan característica que parecía aislarlo del mundo circundante. Encendió los motores y los embaló enseguida para iniciar una carrera progresiva por el agua que, en menos de un minuto, elevó el aparato sobre el cielo raso de noviembre. Allí arriba, el ruido hacía dificultosas las palabras y había que comunicarse por gestos o breves notas pasadas de mano en mano. Ramón, dentro de la carlinga, protegida tan solo por un parabrisas semicircular, pilotaba con el entusiasmo de un niño con un juguete nuevo. Fue un vuelo corto en el que sobrevolaron el río Arno y toda la línea costera hasta Viareggio. Ramón pudo comprobar que el *Dornier* volaba bien, aunque percibiera un cierto desequilibrio en el aparato debido a la mayor potencia de los motores y a una mayor altura del eje de propulsión con respecto a los *Dornier* convencionales. Ruiz de Alda se veía ajustando el radiogoniómetro y haciendo pruebas de radiotelegrafía.

—¿Cómo ha ido todo? —le preguntó Ramón cuando acuatizaron.

—¡Psss! —le respondió con cara de fastidio.

—¿Qué quiere decir?

—Le falta alcance. No hay señal suficiente, así que habrá que poner otro amplificador al goniómetro.

El técnico de Marconi se comprometió a solucionar el problema, puesto que la señal se recibía bien en tierra, pero se perdía con el hidro en el aire. Quedó en enviarlo a la base de El Atalayón cuando

estuviera terminado.

—El tiempo pasa y aquí seguimos. Ya se han modificado varias veces los radiadores, y el fuselaje aún no se ha acabado de pintar. ¡Estoy que ardo, Julio!

—¿Pero no piensan salir en enero? —les preguntó uno de los técnicos.

—¿En enero? ¡Qué cojones! ¡A este paso no saldremos ni en verano! —respondió Ramón muy enfadado.

—Estamos en noviembre. Y el *Dornier* casi está ya a punto —le replicó.

—¡A punto! —ironizó—. No es solo que el hidro esté a punto, sino todos los trámites que antes tenemos que solucionar en España. Y, además de esto, el montaje final de los aparatos, los ajustes mecánicos, la colocación en ruta los repuestos, las prácticas de vuelo y no sé ya cuántas cosas más —resoplaba—. Sin el hidro terminado, todo eso se va retrasando. ¡Aquí llevamos casi un mes para una entrega que tendría que haberse realizado en septiembre! ¡Y luego en octubre! ¡Ya van casi dos meses de retraso!

Los malos humos de Ramón se hicieron más espesos dos días más tarde.

—¡Noticia! Casagrande ha partido esta mañana —le comunicó Julio.

El calendario marcaba el cuatro de noviembre.

—¡En serio? ¿Cómo se ha enterado?

—El ingeniero jefe del taller me lo ha dicho. Han salido de Génova en el *Alcione*.

El semblante de Ramón se hizo de piedra.

—¡Ya no hay solución! ¡Cruzarán el Atlántico antes que nosotros! ¡Carajo de Marqués! —se lamentaba Ramón, que se movía de un lado a otro del hangar con un soberbio mal humor.

—¡Aún no se ha consumado!

—Mire, ¡ahí está nuestra águila! —le señaló con desgana el *Dornier Wal*, que tenía a varios mecánicos subidos sobre las alas—. ¡Estos

italianos nos la han jugado! ¡Me cago en la leche!

—¡Ahí siguen, sin terminar!

—Es evidente que se han retrasado a propósito.

—No sé qué pensar, pero nos queda la esperanza de la meteorología.

—¡Eso sí! ¡Eso es lo que espero! Creo que se han precipitado… para llegar antes. ¡Ojalá les caiga un rayo!

—Entonces… ya veremos.

—He estudiado, junto a Barberán, cada detalle de la ruta; analizado las óptimas condiciones meteorológicas para el raid, que he consultado con los mejores oficiales de Marina; he recogido datos de puertos y un informe del Observatorio de Hamburgo. Todo eso me dice que Casagrande no ha elegido el mejor momento. Si el avión no se le viene antes abajo, los vientos y las tormentas le impedirán cruzar el Atlántico.

—Sí, pero, ¿y si, a pesar de todo, llega a la Argentina…?

—¿Casagrande?

—¡Claro!

—Si acaso llegara… ¡Todo se habría terminado! El Gobierno además no nos daría el permiso para el raid.

Una semana más tarde, el *Dornier Wal* quedaba en disposición de partir de Marina di Pisa. Los días previos se había levantado un fuerte temporal y una violenta marejada que habían impedido trasladar el hidro desde el hangar hasta las aguas de la bahía. Ya entonces sabían que el marqués de Casagrande había tenido que acuatizar en Barcelona debido al mal funcionamiento de los aparatos de radiotelegrafía.

—El despegue no es posible hasta que esto amaine, Julio.

—Quizá mañana tengamos las aguas más tranquilas.

El día once de noviembre mejoraron las condiciones climatológicas. Se dispuso entonces el hidroavión con todo lo necesario y se cargó con todos los repuestos.

¡Por fin, después de tanta espera, amaneció el día doce de noviembre!

Capítulo 7

El vuelo del águila

Motores encendidos. El rotar de las hélices cortando el aire. El ruido no deja entender las palabras.

Ocho y cuarenta minutos de la mañana.

Motores a todo régimen. El hidroavión rompe las aguas de una mar gruesa en su búsqueda del despegue; después, asciende y abre con la proa un hueco entre las nubes bajas. Dentro está Ramón, en el puesto de mando, junto a Ruiz de Alda, que controla la brújula de gobierno y las tablas de deriva para la navegación. Les acompaña el mecánico Marquardt.

Harán escala en Barcelona, a ochocientos kilómetros de Marina di Pisa. Ramón, con el hidro tan cargado, no quiere forzar los motores.

El águila vuela sobre un horizonte azul en su primera travesía de larga distancia.

El piloto no aleja de su cabeza la creciente sombra de Casagrande. ¿Habrá salido ya en el *Alcione* hacia Las Palmas?

Cuando acuatizan en el puerto de Barcelona, con el castillo de Montjuïc como principal referencia, y tras cuatro horas y veinte minutos de viaje, les informan de que Casagrande ha volado el día anterior hacia Gibraltar, pero que se ha visto obligado a detenerse en la base de Los Alcázares. Ha hecho frío durante la travesía, un viento helado que, sobre todo, ha sufrido Ramón en la carlinga al descubierto.

—¡Vaya viento! Los remolinos nos han zarandeado varias veces y ha habido que corregir la deriva —les recuerda Ruiz de Alda en el céntrico hotel donde se han alojado.

—Lo peor ha sido antes de Hyeres, azotándonos por estribor —añade Ramón.

El mecánico, como consecuencia de la ventolera, ha tenido que reparar algunos desperfectos, ya que se han roto dos enganches de los *capots* de los motores traseros.

—¡Menos mal, porque, si se hubieran desprendido, podrían haber partido una hélice o los timones! —se alegra Marquardt.

—¿Y los cuentarrevoluciones? —pregunta Ramón.

—Ya están conectados los cables.

Ruiz de Alda se veía acostado por la noche en la cama del hotel de Barcelona, aunque no fuera ahora esa la cama donde se encontraba, sino el mugriento catre de la Cárcel Celular de Madrid. No paraba de dar vueltas sobre el magro colchón, sin poder dormirse a pesar del sueño, y ya sin sueño a causa de tanto rememorar su vida pasada. Se acordaba de todo: de Amelia, su mujer, a la que añora; de los discursos políticos en el cine Madrid, en el Europa, en el Teatro de la Comedia; de la Falange; de sus amigos. Pero no se olvidaba del sueño del *Plus Ultra* y era entonces, en este instante de la noche, cuando evocaba otra vez el vuelo del águila, él, que no podía volar

ahora. Ignoraba cuándo lo sacarían de aquí, cuando volvería a pisar la calle, porque las cosas estaban muy negras y se oía contar que andaban pegando tiros por las esquinas y los portales. A lo lejos se percibían cañonazos y fuego cruzado de ametralladoras. Quizá no salga nunca.

Pero son las diez y media de la mañana en Barcelona y ya está otra vez en el hidro, envuelto por el rugido de los motores. Ramón se ha acomodado dentro de la carlinga y ha iniciado la maniobra de despegue. El hidroavión comienza a ganar velocidad, casi galopa por la raya acuática, pero no se eleva. Necesita más velocidad, más velocidad, a todo régimen, más velocidad, pero no se eleva: ciento treinta, ciento cuarenta, ciento cincuenta… la línea de barcos amarrados se acerca peligrosamente, cada vez más grande, más visible, más gruesa. Ramón, que ya se ha percatado perfectamente del desequilibrio de la carga, hace una maniobra espectacular y consigue *in extremis* que el hidro tome altura, casi rozando los mástiles de los barcos. La tensión acumulada restaña en un suspiro de alivio.

—¿Quién ha cargado el combustible? —se dirige al mecánico, que apenas puede oírle. Se lo tiene que repetir varias veces.

Marquardt le pasa una nota y le explica lo sucedido. Han llenado los depósitos delanteros, pero se han dejado sin llenar los traseros. Han sido los mecánicos de la aviación naval. Así se entiende la descompensación de la carga, un error que ha podido costarles una desgracia. Ramón esboza un gesto de disgusto que dibuja en su semblante, pero quizá debería haber abortado el complicado despegue. Ha sido un riesgo innecesario, al menos eso es lo que piensan algunos de los tripulantes. Ramón le pide al mecánico que compense la carga.

El hidro vuela a una velocidad óptima, bordeando la costa hacia el golfo de Valencia. Al cabo de un rato, Ramón golpea en el hombro de Ruiz de Alda.

—¡Tenemos otro problema! —dice a voces, pugnando con el zumbido del rotor. Ruiz de Alda observa el dedo índice de Ramón que le señala los cuentarrevoluciones.

—¿Qué pasa? —se expresa todo lo alto que puede.

—¡Están cambiados! —le responde Ramón, intentando hacerse oír.

—¿Queeé?

—¡Que estaaán cambiadoos!

Ruiz de Alda parece que se ha dado cuenta y mueve la cabeza arriba y abajo para dárselo a entender a Ramón. Se ha producido un fallo al empalmar los cables sueltos de los cuentarrevoluciones, lo que hace que los indicadores no marquen correctamente: si mira el del motor delantero, le da las revoluciones del trasero y viceversa. Habrá que repararlo cuando lleguen a Melilla.

—¡Mire! —el dedo estirado de Ruiz de Alda señala un inmenso boscaje de nubes muy oscuras.

Abajo, las aguas del mar bullen encrespadas. Empieza a perderse visibilidad y caen las primeras gotas de lluvia. Al momento, es una cortina impetuosa de flechas heladas que desciende en picado sobre los pilotos. Las ráfagas de viento, muy fuertes, cimbrean el aparato, que vuela a menos de cien metros de altura. El temporal arrecia y el agua golpea insaciable sobre los rostros. Llevan las ropas empapadas. Lo más sensato sería acuatizar, pero, al pasar frente a Valencia, reflexionan sobre las dificultades que tendría un amerizaje en esas condiciones adversas: la furia de las olas, el puerto lleno de embarcaciones, el empuje del viento… Ramón hace gestos negativos con la cabeza y le indica a su amigo que seguirá volando. El hidroavión se separa de la costa sin que la lluvia haya cesado ni un instante. Las turbulencias no dejan de desequilibrar la nave, que parece un cascarón de huevo a la intemperie. Dentro, el mecánico se siente mareado. El miedo se le engancha en el estómago.

Ramón sostiene la nave. Gira ligeramente hacia estribor. No se ve apenas.

—¡Hay que doblar el cabo de San Antonio y a ver qué nos encontramos! —vocea Ramón.

Julio asiente, aunque no está seguro de haberse enterado de todo. El agua le chorrea por las gafas de aviador y tiene que limpiárselas muy a menudo con la yema de los dedos.

La brújula va marcando la deriva del hidroavión, que el piloto trata de mantener firme bajo el temporal. Los motores responden bien y los *capots* no se han soltado gracias a la reparación del mecánico. Transcurre un tiempo inseguro. Han doblado el cabo y, al fin, una claridad parece vislumbrarse a lo lejos.

—¡Salimos del infierno! —suspira Alda al abandonar la nube.

Nada más decirlo, el hidroavión, como un papel de periódico, es levantado en vilo por la proa y asciende sin control hasta más de cuatrocientos metros. La fuerza de la succión es enorme y el piloto lucha con los mandos y regula la potencia de los motores para hacerse con el aparato. El pánico se apodera del mecánico, que siente vértigos y mareos ante un arrastre de esa naturaleza.

—¡Nos caemos! —grita.

El hidro, más que caerse, es una pluma que se eleva con un impulso desmesurado. En la cabina da la sensación de que el fuselaje va a desprenderse y que las alas pueden saltar en cualquier momento. Resuenan los ensambles y se desplazan varias cajas en el interior. El mecánico tiene que esquivar una de ellas, que está a punto de golpearle en la cara. Se le va la cabeza. Se teme lo peor y se agarra como puede para no caerse hacia atrás.

Ramón, cuando parece que ninguna fuerza humana puede controlar el avión, consigue estabilizarlo. Le duelen los brazos y las manos. El *Dornier*, en apariencia, no ha sufrido ningún daño.

Marquardt suspira y nota que le vuelve la respiración.

—¡Vaya susto! ¡En mi vida he pasado por nada igual! —exclama Alda, que mira a un Ramón satisfecho, calado, como él, hasta los huesos.

—¿Cómo está usted? —le vocea Ramón al mecánico.

—¡Me repongo!

No transcurren ni diez minutos cuando Marquardt, muy apurado, pasa una nota con una nueva desgracia. Se ha producido una rotura en la tubería que une la nodriza trasera de la gasolina con el motor. Urge a que se pare éste para evitar el incendio y le pide al piloto que acuatice de inmediato. Ramón decide continuar hasta el puerto de Alicante.

—¡No podemos parar el motor porque nos caemos! ¡Vamos con mucho peso! —vocea.

—¡Baje al agua! —le pide Ruiz de Alda.

—¡Aquí no hay puerto!

Dentro del casco todo es precipitación. La gasolina, a pesar de que

el mecánico ha tratado de hacer una reparación de urgencia, sigue saliendo a borbotones. No hay más remedio que acuatizar ya. El peligro de incendio se ha multiplicado.

Vuelan sobre la vertical de Villajoyosa. Marquardt da el último parte en una nueva nota.

—¡Voy a acuatizar! —resuelve Ramón.

El hidro desciende y, al cabo de unos minutos, se posa sobre las aguas. La climatología ha mejorado bastante, pero la tormenta acecha y no deben arriesgarse a permanecer mucho tiempo en un mar que puede cambiar de un modo repentino. Marquardt intenta reparar la avería, pero le resulta imposible, ya que necesita desmontar la nodriza. Busca una solución provisional hasta que puedan llegar a un puerto seguro en donde encontrar un taller. El hidroavión navega ahora por la superficie del agua en dirección hacia Alicante.

—Tome, mi comandante —Julio le acerca un trozo de queso y un pedazo de pan seco.

Ramón, que controla con los pedales el timón de la nave, coge el trozo de queso y se lo lleva a la boca. Es casi la una de la tarde.

—Ha sido el brusco ascenso la causa de la avería. ¡Nunca he sufrido una turbulencia tan fuerte! —exclama Ramón mientras mastica.

—¡Parecía una fuerza diabólica!

—Poco le faltaba.

Tienen los monos mojados y la humedad adherida a la piel. Se cambian de ropa e intentan entrar en calor. Ruiz de Alda se frota el pecho y los brazos con las manos. En los motores, el mecánico se esmera en buscar una solución provisional. Finalmente, tras analizar con detenimiento el problema, decide unir la tubería de gasolina con una bomba de mano que pase el combustible al motor trasero. De este modo podrán volar hasta un puerto cercano, ya que la navegación por el agua es muy lenta y se corre el peligro de que los alcance el temporal. El mayor inconveniente será que habrá que ir bombeando a mano durante todo el trayecto, una tarea que exige mucho esfuerzo y que produce un enorme cansancio.

Ruiz de Alda, atribulado por las terribles circunstancias por las que ahora atravesaba, evocaba con nostalgia aquellos días de noviembre. Quizá fueran ya más de las tres de la mañana, con la

prisión a oscuras, con un silencio penetrante de olores y un bochornoso calor de agosto. Se echaba del costado izquierdo y continuaba con los ojos cerrados.

Mientras se efectuaba el arreglo de la tubería, él conversaba con Ramón, su amigo, que ahora mismo estaría en Washington con Engracia y su hija. Se lo imaginaba como si en este instante lo tuviera a su lado. Y lo añoraba.

—¿Qué habrá sido de Casagrande? —le pregunta.

—Quizá siga aún en Los Alcázares.

—Me temo que el *Alcione* no le está funcionando como él quisiera.

—El *Alcione* es un gran hidro, pero no tiene un radio de acción suficiente y me parece a mí que Casagrande además no ha preparado bien este raid. Claro que… ¡puede darnos una sorpresa!

Llevan ya casi media hora navegando por el agua cuando el mecánico les avisa de que pueden levantar el vuelo. Alda se dispone a ocuparse de la bomba para permitir la entrada de combustible en el motor trasero. Ramón, de todos modos, baja su potencia para ahorrarle esfuerzos en el bombeo. Con el hidro ya en el aire, decide continuar hasta Los Alcázares, donde se encuentra la base. Pasan de largo sobre Alicante. El tiempo es plácido y el espacio azul, con un sol que siembra de espejos la superficie del mar.

Alda canta mientras bombea la gasolina para distraerse durante el penoso esfuerzo; cambia una y otra vez de mano, las fuerzas merman, incluso se detiene agotado, lo que supone que el motor también se detenga en pleno vuelo y que Ramón deba adoptar alguna medida momentánea.

—¡No pare! ¡Dele! ¡Dele! —le dice lo más alto que puede para que lo oiga.

Alda, sentado sobre un depósito de combustible, vuelve entonces a emprender el duro trabajo, ya con los brazos y los hombros doloridos, mientras el hidroavión se desliza como un águila a través del cielo transparente.

—¡Siga, siga!

Y el capitán Ruiz de Alda sigue y sigue, con la mano muerta ya, desmemoriada, con los tendones tensos y desesperados. Dándole y

dándole a la manivela en un eterno impulso amenizado con el canto.

Al acuatizar en Los Alcázares, un suspiro de alivio sale de sus labios. Está deshecho. Todo le duele. Ahora, tan lejos ya, lo recuerda y se sonríe ligeramente a la vez que busca otra postura en el camastro.

El *Dornier Wal* se sitúa en el puerto muy cerca del *Alcione*, que flota solitario sobre las tranquilas aguas, manso como un corderillo.

Capítulo 8

¿Quién llegará antes?

Satisfacción.

Esa era la palabra que mejor podría resumir el estado emocional que experimentaba en ese momento el comandante Ramón Franco.

Y se sentía así porque eso significaba que algo no funcionaba bien en el *Alcione*. Había emprendido el vuelo el 4 de noviembre desde Génova; ellos habían salido el día 12. Ahora coincidían en el mismo punto del Mediterráneo.

Definitivamente, parecía que el raid de los italianos no terminaba de despegar.

Cuando vieron, nada más acuatizar, que el *Alcione* se encontraba anclado en la bahía de Los Alcázares, todo fueron rumores y comentarios. Y una inmensa alegría. Ramón, por su temperamento, no podía admitir que alguien lo superara y consiguiera el éxito antes que él. Incluso, cuando Barberán desistió del raid, a Ramón le costó disimular un cierto sentimiento de felicidad, ya que, de haber continuado éste, y debido a su mayor antigüedad en el escalafón, hubiera asumido las funciones de jefe y, por lo tanto, se habría llevado la mayor parte de los elogios y méritos, además de la fama.

Así era Ramón: orgulloso y hasta exhibicionista.

Cuando desembarcaron, ya les estaban esperando en el muelle. El recibimiento fue muy cordial, expectante también por lo que pudieran contar del futuro raid aéreo. Toda la prensa lo había aireado con un aura de patriotismo y gloria imperecedera que se habían contagiado a toda la nación.

Entre los oficiales de la base se encontraban dos personajes inesperados: Casagrande y su copiloto, el comandante Ranucci. Los otros cuatro tripulantes del *Alcione* también se acercaron a saludarlos. La situación, revestida de una falsa afabilidad, no carecía de un resquemor de orgullo que todos se abstuvieron de manifestar. Ramón Franco apretó la mano del marqués y éste le correspondió con efusividad. Ambos se miraron fijamente e intercambiaron algunas palabras, comentando las incidencias que el *Dornier* había sufrido en el trayecto desde Barcelona.

—¡Una simple tormenta! —Ramón le quitó importancia.

—¡*È* un grandísimo aeroplano! —elogió Casagrande.

—¡También lo es el *Alcione*!

Caminando ya hacia el pabellón de oficiales, fueron conversando sobre sus respectivos proyectos, manejando datos, cotejando posibilidades, todo, sin embargo, de una manera harto superficial. Ramón, muy astuto, se guardaba de ir más allá de lo que la prudencia le exigía. Por nada del mundo le habría revelado a Casagrande detalles que pudieran facilitar su viaje; en todo caso, procuraba enterarse de los planes de vuelo del italiano. A su lado, Ranucci se desenvolvía haciendo algunas preguntas, mientras Alda intervenía de vez en cuando para corroborar algunas palabras de su comandante.

Ya dentro del pabellón, se separaron y se dirigieron a las habitaciones que les tenían preparadas; se asearon un poco y bajaron al comedor a reponerse. Julio Ruiz de Alda hablaba ahora con Ramón del encuentro con el marqués.

—¿Qué opina? —le preguntó mientras se terminaba un plato de carne.

—¡Mucha hipocresía! Yo creo que el *Alcione* tiene ya las horas contadas.

—Eso creo yo también.

—Por lo que me ha venido diciendo Casagrande, y yo deduzco, le diría que ha preparado todo demasiado deprisa. Eso no quita que me parezca un excelente piloto, pero le falta preparación para tan largo viaje.

—¡Eso es bueno para nosotros!

—Por supuesto. Lo que está claro es que la idea del raid es nuestra, aunque ahora nos hayan salido imitadores. A ver qué nos cuenta el marqués esta noche.

Después de comer, dieron un paseo por los alrededores. Hacía una tarde espléndida y el mar se encontraba sereno y luminoso. El *Dornier*, anclado a escasos metros de la escollera, brillaba como un ave de alas irisadas. A su costado, el *Alcione* parecía retarlo a un combate singular entre caballeros del aire. El *Dornier*, a diferencia del hidroavión italiano, carecía de nombre, al menos de un nombre más poético y

heroico que el de su prosaica denominación técnica o el de su escueta y seca identidad militar: W-12.

Ramón se lo comentaba a su amigo mientras se fumaba uno de sus habituales puros habanos.

—Habrá que buscar cómo llamarlo —le dijo.

—¿No ha pensado nada aún?

—Le doy algunas vueltas, pero no se me ocurre.

—Pues no hay que dejarlo. El nombre es esencial para el raid, pues la prensa y la opinión pública se harán enseguida eco de ello. No es lo mismo escribir o hablar sobre las hazañas del *Dornier Wal*, que, por ejemplo, sobre las hazañas del *Águila* o el *Numancia*. ¡Habrá que encontrar un nombre muy español!

—Sí, capitán, es muy importante que tenga un nombre sonoro y que evoque el triunfo, la fama, el éxito; además de asociarlo con algún episodio histórico glorioso.

Ambos se quedaron mirando el hidro, como rindiendo culto a un dios que habría de conducirlos al otro lado del océano. El humo ascendente del habano creaba una atmósfera ilusoria.

Vueltos de su arrobo, Ramón cambió de asunto.

—Por cierto, ¿conoce a Alonso, verdad? —le preguntó.

—¿Leopoldo Alonso, el fotógrafo?

—Sí, el fotógrafo y cronista oficial del Arma de Aviación. Escribe en casi todos los diarios.

—¡Claro, quién no lo conoce! He leído muchas veces sus reportajes.

—Pues me ha pedido acompañarnos. Ya hace varios meses.

—¿Y qué le ha dicho?

—Que no depende de mí solo, sino del general Soriano. Si él lo autoriza, a mí no me importa, siempre y cuando no traiga mucho peso. Me parece que tener fotos y una crónica en directo dará más prestigio aún al raid.

—¿Seremos cuatro entonces?

—Cuatro, si él viene.

Desde el muelle fueron caminando hasta el extremo de la escollera. Una vez allí, ante la inmensidad de un mar completamente plano, Julio le preguntó a Ramón por su esposa, Carmenchu, con la que se había casado hacía poco más de un año.

—¡Está bien! Ya se ha acostumbrado de sobra a vivir en El Atalayón. Pero, ya sabe, desde que estoy con el raid dice que no le hago caso. ¡Mujeres!

—La pasión por volar produce incomprensiones. ¿Sabe el disgusto que se agarró mi padre cuando con veinticuatro años quise hacerme piloto? Me puso un telegrama que decía: «Renuncia aviación o familia».

—¿Y le contestó?

—Sí, claro que le contesté. Le puse enseguida otro telegrama: «No renuncio aviación ni familia». Aquí mismo, en Los Alcázares, obtuve después el título de Observador. Y más tarde, en Getafe, el de piloto de aeroplanos.

Conversaron después sobre proyectos para el futuro y hablaron de la situación política de España: de la dictadura de Primo de Rivera y de la monarquía de Alfonso XIII. Ramón le hizo partícipe una vez más de su animadversión hacia el dictador y le confesó que él era un ferviente partidario de la República. Le contó incluso que no se llevaba nada bien con su hermano Francisco, que siempre había sido muy estirado y metódico. Y se rieron con ganas cuando le dijo que, siendo niños, casi le había arrancado de un mordisco media oreja.

—¡Todavía tiene la cicatriz!

Sobre su vocación de aviador, tan firme como la de Ruiz de Alda, le refirió aquella otra travesura infantil en la que se cayó desde el segundo piso de una casa ruinosa en El Ferrol. Sus hermanos, que estaban abajo, creyeron que se había matado. Cuando se levantó, exclamó jubiloso: «¡Dios me ha señalado el destino: quiero ser aviador!».

También le hizo partícipe de otras anécdotas de su niñez.

—Desde muy pequeño sentí vocación irresistible por las cosas del

aire. Mis primeras ilusiones fueron los globitos de juguete y, si no me los compraban enseguida, armaba grandes perras.

Se habían dirigido ya hacia el pabellón de oficiales, tras encontrarse con Marquardt y recordarle que al día siguiente, muy temprano, empezarían con las reparaciones del hidro. Saldrían hacia El Atalayón el domingo por la mañana.

Después de la cena, se reunieron con el marqués de Casagrande y su copiloto. La charla fue amena y afectuosa, acompañada de una copa de coñac.

—La idea —contaba Ramón— es salir del puerto de Palos, que tan alto significado tiene para nuestra patria.

—¡Oh, Colombo! ¡Il Discovere! —le interrumpió Casagrande.

—¡Sí, señor! ¡Cristóbal Colón! ¡El Descubridor de América! —exclamó orgulloso, dando una honda calada a su habano—. Aquella gesta tendrá su reflejo ahora en la edad moderna en un raid que enlace Europa con aquel continente.

Ambos se miraron con cierta suspicacia.

Casagrande le preguntó por las escalas del viaje y Ramón le fue contando sus planes, reservándose, no obstante, aquello que le parecía poco conveniente referirle. Entre tanto, iba adivinando la poca seguridad que el marqués mostraba con respecto al *Alcione*.

—¿Usará el radiogoniómetro? —le preguntó Ramón.

—Funziona solo in mare. Confiamos alla radio —le respondió el marqués con una mezcla de español e italiano.

—Pero eso es muy arriesgado. ¿Y si se estropea la radio?

—¡Abbiamo le brújula e dei compassi!

Ramón sabía que eso era una temeridad: resultaba imposible cruzar el Atlántico solo con una brújula en el caso de que la radio dejara de recibir señales o funcionar. En su ánimo pesaba ahora la certeza de que Casagrande había improvisado un raid en el que ellos, por el contrario, llevaban muchos meses de preparativos. Además, no habían elegido bien la época para iniciarlo. Esto le alegró y se fue convenciendo de que su *Dornier* sería el primero en conseguir la hazaña.

La sorpresa surgió cuando Casagrande le hizo una propuesta inesperada. Ramón, en ese momento, confirmó sus sospechas de que el *Alcione* no iba a llegar jamás a América.

—Potremmo fare juntos il raid —le propuso.

Julio y Ramón se quedaron perplejos.

—¿Juntos?

—¡Sarebbe storico! Due nazioni hermanadas —replicó Casagrande.

—Es una bonita idea, pero nosotros aún no tenemos preparados los repuestos y ni siquiera el combustible está disponible en las escalas —se excusó.

—¡Non problemi! Noi siamo in grado di offrire la metà di queste parti.

—Se lo agradezco mucho, pero no es posible: aún no disponemos de la autorización de nuestro Gobierno para el raid.

—Y yo —intervino Alda— aún tengo que acabar los ensayos con los instrumentos de navegación.

—Io potrei attendere un mese in qualcuna delle scale.

—¡Imposible! Nuestra idea es salir en febrero o marzo. Estamos en noviembre y un mes se nos quedaría corto.

Por más obstáculos que interfería Ramón, el marqués seguía insistiendo.

—Estaremos a Las Palmas. Se ci invia un telegramma, possiamo aspettare.

Ramón no deseaba que lo esperaran ni volar en compañía del *Alcione* y tenía muy claro que lo que verdaderamente quería Casagrande era aprovecharse de sus conocimientos y de la oportunidad de hacer un raid que, dadas las dificultades que había observado desde su salida de Génova, se veía imposibilitado de realizar solo. La vanidad de Ramón no iba a permitir que nadie compartiera la gloria de su gesta ni a consentir que, gracias a él, Italia figurara en las crónicas mundiales de la aviación.

—Las esperas en los puertos son malas para un hidro. Surgen muchas averías e inconvenientes —le aseguró.

—¡Un peccato! ¡Sarebbe così bello stare juntos in Argentina!

La conversación se fue diluyendo por otros derroteros. La noche avanzaba y se retiraron a sus habitaciones. Antes de separarse, Ramón se mostró concluyente.

—Estoy seguro de que no hará el viaje. No está preparado. Le faltan datos y conocimientos —le dijo a Julio.

Por la mañana, se dirigieron hacia el muelle, con Casagrande y su copiloto, para revisar ambos aparatos. Marquardt ya había desmontado la nodriza y se la había llevado al hangar de hidros para repararla. Estuvo unas horas con ella, pero consiguió arreglar fácilmente el desperfecto y soldar la tubería de la gasolina. Después, en una canoa, la transportó hasta el *Dornier* y la instaló.

—¿Cómo ha ido todo? —le preguntó Ramón.

—¡Todo listo!

—Me alegro de que tenga ya todo dispuesto.

La climatología era inmejorable y se dispusieron para salir al día siguiente. También Casagrande iba a hacerlo, así que quedaron en partir juntos, aunque no siguieran la misma ruta.

—Ci separiamo a Cabo de Gata —apuntó Casagrande.

En su gesto intuyó Ramón un sentimiento de fracaso encubierto. La insistencia del marqués en realizar juntos el viaje y los impedimentos puestos por él conformaban un contrapunto inquietante. Ramón Franco no ocultaba su satisfacción y así se lo hizo ver a Ruiz de Alda, que, sin duda, lo secundaba.

—En Melilla se pronostica buen tiempo y mar llana —apostilló.

El *Dornier Wal* y el *Alcione* se reflejaban en las aguas tranquilas del puerto.

Eran las nueve y cuarto de la mañana cuando Ramón encendió los motores. Las dos hélices comenzaron a girar vertiginosamente. En la escollera había numerosos oficiales y mecánicos que los observaban y que los habían despedido entre abrazos y apretones de manos. Los acompañaba en el viaje el teniente Martínez Merino, al que conocían de El Atalayón y que regresaba a la base. Se ofrecieron para llevarlo con ellos. No había problemas de exceso de peso y le hacían un

enorme favor. En dos horas iba a realizar un viaje para el que hubiera necesitado tres días.

El *Alcione* seguía anclado, sin movimiento alguno. Semejaba un enorme pájaro inerte.

—¿Pues qué le pasa a Casagrande? —ironizó Ramón.

—¡Parece que no puede arrancar! —respondió Julio.

Vieron al marqués haciendo gestos desde la aeronave para indicarles que tenían dificultades con el arranque.

—¡Vamos a esperar! —dijo Ramón.

Pasaban los minutos y los motores del *Alcione* no se encendían. Ante este panorama, Ramón esbozó una sonrisa y miró a Julio.

—¿Quién cree que llegará antes?

—Nuestra águila, sin duda.

Al cabo de treinta y cinco minutos, la situación no había cambiado.

—¡No esperamos más!

El *Dornier*, que aún no había sido bautizado con un nombre más heroico y poético, se alzó exultante por encima de las aguas, trazando un verso de luz sobre el cielo azul de Los Alcázares.

Capítulo 9

Conversaciones con el Dictador

Unos meses.

Ruiz de Alda, en la cárcel, lo recordaba como si fuera ahora mismo: faltaban entonces unos meses para el inicio del raid aéreo que tanto prestigio internacional tenía que dar a España.

En realidad, quedaban menos de dos meses y medio.

Habían llegado a media mañana a la base de Melilla desde Los Alcázares. Un vuelo sensacional. Desde ese momento se inició una ininterrumpida cadena de preparativos, reuniones sociales, audiencias, banquetes y despedidas que se iban a prolongar hasta el mismo día de salida desde el puerto de Palos.

Junto a Ramón, había continuado con sus ensayos y estudios de navegación aérea, sobre todo con el goniómetro y la radiotelegrafía. Se pasaba horas enteras en su despacho para perfeccionar su conocimiento y manejo. En su memoria no se borraban aquellos días de ilusión e incertidumbre. Ahora evocaba todo aquello con precisión certera, tratando de evadirse del mundo hermético que lo acongojaba. El contraste le producía, sin embargo, una sensación de derrota, un descomunal vacío entre aquellos días coronados por el éxito y el presente acuciante en el que ahora se asfixiaba. La noche irrespirable del mes de agosto en la Cárcel Celular le abría los poros para empaparle todo el cuerpo con un sudor esperpéntico.

Pero… todavía faltaban unos meses.

A los pocos días de llegar a El Atalayón, supieron que el general Soriano se encontraba en Tetuán. Hicieron el viaje con otro avión de la base, ya que el *Dornier Wal* W-12 había sido conducido a tierra para revisarlo e instalarle todos sus aparatos. En Tetuán le contaron su experiencia en Marina di Pisa, la tardanza de la fábrica para concluir el hidroavión y su posterior encuentro con el marqués de Casagrande. El general Soriano, que ya les había manifestado su entusiasmo con el proyecto, se sentía satisfecho de que el *Dornier*, por fin, hubiese sido entregado.

Les informó entonces de que el general Primo de Rivera había viajado a Marruecos para inspeccionar toda la zona del Protectorado. Ahora se hallaba en Larache para, desde aquí, trasladarse a

Alcazarquivir con el objeto de condecorar al general Pruneau y a veinte jefes y oficiales franceses por su participación en el desembarco de Alhucemas.

—Estará encantado de recibirnos —les aseguró.

Ramón aprovechó para pedirle autorización con el fin de que el fotógrafo Leopoldo Alonso los acompañara en el vuelo, a lo que el general no puso ningún reparo.

—Así quedará constancia de la hazaña. Alonso es un magnífico fotógrafo y un gran cronista —añadió.

Soriano, junto a Ramón y Julio, tomaron un avión hacia Larache, en donde los recibió en audiencia Primo de Rivera.

Antes de dirigirse al encuentro, se internaron por las concurridas calles de la ciudad. Había mucha gente que transitaba de un lado a otro, algarabía de voces, burros que transportaban fardos enormes, ancianos que caminaban con lentitud apoyados en un bastón, niños renegridos con los pies descalzos, soldados de reemplazo que los saludaban con gesto marcial al cruzarse con ellos. Y hasta un perro poltrón que se rascaba las orejas plagadas de garrapatas en un esquinazo. Ramón, que hablaba perfectamente el árabe, se entretuvo con varios nativos y compró algunas baratijas en los tenduchos de la plaza principal. Mientras caminaban entre los puestos, oyeron los motores de un avión que los sobrevolaba. Corrieron al círculo central de la plaza para observarlo en campo abierto.

—¡Pero si es el *Alcione*! —apuntó Ramón.

Sintieron un cierto desasosiego.

—¡Sí, sí, es el *Alcione*! —confirmó Ruiz de Alda.

El general Soriano se puso la mano en la frente, a modo de visera.

—¡Por fin llegó a Gibraltar! —exclamó Ramón, ya que esa era su escala inmediata desde la base de Los Alcázares, tal como lo había planificado Casagrande. Desde entonces habían transcurrido cuatro días—. Ahora se dirige a Casablanca. Y desde allí irá a Las Palmas.

—Van a llegar antes que nosotros —repuso el general Soriano.

—¡Bueno, eso ya lo veremos! —lo tranquilizó Ramón.

Todas las cabezas congregadas en la plaza se alzaron para observar su limpia trayectoria sobre el cielo, apenas rasgado por algunas nubes bajas. Los niños daban saltos de alegría y los mayores hacían gestos con los brazos, moviendo y agitando las manos. El *Alcione* cruzó raudo, como un garabato trazado sobre un papel. Su silueta, apresada en las retinas, se fue diluyendo lentamente en el horizonte. Al final, solo fue un punto extraviado.

Recalaron después en alguna taberna para tomarse un descanso.

La audiencia con el Presidente del Directorio se presentaba llena de expectativas, a pesar de la consabida antipatía que Ramón sentía hacia él. Con buen gesto y una estudiada dosis de astucia, se proponía engatusarlo con el proyecto del raid.

De pie, tras los saludos y ceremonias del recibimiento, unas palabras bastaron para entrar en materia. El dictador, mirada fija y gesto sereno, se llevó un dedo al bigote para atusarse un pelo en rebeldía que destacaba sobre la comisura.

—He oído decir que ha pasado por aquí el hidroavión de Casagrande —advirtió.

—Sí, hace unas dos horas, mi presidente —corroboró el general Soriano.

—¿Lo han visto?

—Sí, desde la plaza de España.

—Yo he oído los motores, pero no he podido verlo.

Ramón calmó la preocupación de Primo de Rivera ofreciendo un buen número de argumentos para convencerle de que el *Alcione* no iba a conseguir atravesar el Atlántico. En cambio, ellos tenían todas las bazas para adjudicarse la hazaña. No tenía que preocuparse y debía confiar plenamente en el proyecto.

Se hallaba entonces el general en la cima de su popularidad tras haber logrado acabar con el eterno conflicto de Marruecos que, ahora, a pesar de sus coletazos y de las diarias escaramuzas en los diversos sectores del Protectorado, podía darse casi por concluido. No resultaba nada extraño, por lo tanto, que ese vuelo hacia las Américas fuera una extraordinaria propaganda para su Gobierno, además de un halago a su vanidad. España, sin duda, necesitaba afianzar su prestigio entre las naciones, resaltar los méritos de su aviación y compensar tantos

fracasos y muertes en una guerra que, desde Annual, había hundido a los militares.

—¡Tenemos que llegar antes que los italianos! —casi les ordenó.

—¡Llegaremos! —le aseguró Ramón.

El entusiasmo puesto por Primo de Rivera en la realización del raid no pasó desapercibido a ninguno de los presentes. Hacer olvidar al pueblo tanto desastre pasado, rehabilitarlo con sus gobernantes e ilusionarlo con una aventura tan peligrosa como era cruzar el Atlántico podía servir para desviar la atención de otros muchos asuntos de mayor gravedad que recaían sobre sus espaldas. Era imprescindible que la prensa tomara su voz influyente para caldear los ánimos de la nación y de las naciones extranjeras: buenos titulares, entrevistas, artículos, actos, banquetes…

Miguel Primo de Rivera había llegado al poder hacía dos años gracias a un golpe de Estado que contó con la connivencia del propio rey Alfonso XIII. Instauró, al principio, un Directorio Militar, al que siguió más tarde uno civil, y anuló la Constitución de 1876. En su *Manifiesto* recalcaba sus pretensiones para justificar su intervención salvadora: «Este movimiento es de hombres: el que no sienta la masculinidad completamente caracterizada que espere en un rincón, sin perturbar los días buenos que para la patria preparamos».

Así se explicaba entonces el dictador.

Los invitó a tomar asiento en unos sillones situados en un ángulo del despacho. Un auxiliar les sirvió un té de Marruecos.

—¿Cómo han ido los trabajos en Marina di Pisa? —les preguntó.

—Muy lentamente. Hemos tenido que alargar nuestra estancia allí casi un mes, esperando a que terminaran el aparato. Creo que se han retrasado a propósito —le confesó Ramón.

El dictador torció el gesto.

—Sí, es muy posible —corroboró—. Para España este raid es una aventura fabulosa que nos permitirá estrechar los lazos entre la madre patria y las repúblicas hispanoamericanas. Italia también quiere la primacía. ¿Cuándo saldrán?

—Los mejores meses son entre febrero y marzo, pero aún nos quedan muchos preparativos y ensayos.

—¿No se puede anticipar?

—No es conveniente. El régimen de los vientos alisios en el Atlántico y la climatología aconsejan esos meses.

—No hay que dormirse.

—Haremos lo posible por tener todo dispuesto —le respondió Ramón.

—Vengan a verme a Madrid, al Ministerio de Marina, para que les acompañe un barco de apoyo con repuestos y combustible. No demore la salida —insistió, mirando ahora a Ramón.

—Todo va conforme a lo previsto.

—Hay que ganar tiempo y ser los primeros —le apremió—. En Madrid, el almirante Cornejo les facilitará todo lo que necesiten para acabar con éxito este raid.

Se llevó a los labios la taza de té, dio varios sorbos a su contenido y la dejó un instante suspendida en el aire mientras hablaba. Volvió a beber de nuevo y, bajando lentamente el brazo, la puso sobre una mesita baja que había delante.

—En fin, señores, lo dicho. España estará orgullosa de ustedes. ¡Viva el rey!

—¡Viva! —contestaron todos.

Antes de regresar a El Atalayón, llevaron al general Soriano a Ceuta. El viaje se desarrolló bajo un fuerte temporal de lluvia, viento y mar tempestuoso. Se trataba de un vuelo corto, pero el trayecto no resultó nada apacible. Ramón, que pilotaba, se aferraba a los mandos para no perder la deriva. Llovía torrencialmente y el avión sufría de vez en cuando turbulencias que lo desestabilizaban. En sus pensamientos, entre tanto, flotaban las palabras de Primo de Rivera, su entusiasmo hacia el raid y su deseo de que se iniciara lo más pronto posible. Ramón, que conocía al dictador, se imaginaba también las pretensiones ocultas que albergaba, pues un éxito en un vuelo de esas características serviría a la vez para enaltecer su figura ante la opinión pública.

Ya en el aeródromo, decidieron que no podían salir hacia Melilla en esas condiciones meteorológicas, pues el tiempo había empeorado y, dada la falta de visibilidad, resultaba muy peligroso emprender el

vuelo.

—¡A ver mañana cómo amanece! —dijo Ruiz de Alda.

Pero amaneció mal, con lluvia persistente y mar gruesa, así que tuvieron que posponer la salida. Permanecieron dos días en Ceuta, entretenidos en conversaciones y cerrando planes para el raid. Hicieron cálculos, repasando detalles y disponiendo su próximo viaje a Madrid para entrevistarse con el ministro de Marina, el almirante Honorio Cornejo, que en esos momentos ya ideaba un ambicioso programa naval para la Dictadura. En sus pensamientos, todo giraba alrededor del raid atlántico, sus vidas se habían puesto patas arriba y una obsesión de aventura las había encauzado.

Cuando llegaron a El Atalayón, se inició un frenético ritmo de montajes. Había que disponer todos los aparatos para el vuelo y no dejarse nada al azar. Ramón era muy cuidadoso con ello. Sus días transcurrían en la base alrededor del *Dornier Wal*, que iba equipándose con todo lo necesario y sufría continuas transformaciones.

—¿Ha quitado ya el depósito de gasolina? —le preguntó Ramón a Pablo Rada, que trabajaba a destajo durante todo el día.

—Sí, además ya hemos compartimentado las nodrizas. Poca juerga y mucho trabajo, mi comandante.

—No desespere

No quería que le volviera a suceder un problema semejante al que tuvieron en el vuelo desde Barcelona a Los Alcázares. La tubería había reventado porque la nodriza era demasiado grande y el combustible se movía en su interior libremente, sin que ningún obstáculo lo evitara, así que las presiones, ante cualquier descenso brusco del hidroavión, podían ser muy fuertes. Para disminuir peso habían prescindido también de un depósito.

—¿Y cómo van las tapas para las torretas?

—Creo que mañana ya las podremos montar —le contestó Rada.

—¿Y la vida?

—Poca juerga y mucho trabajo, mi comandante.

—No desespere, hombre, que seguro que no le faltan mujeres alrededor.

Rada se sonrió con picardía.

—Si no fuera por ellas…

—¿Qué me va a decir a mí?

Ya se habían cambiado también las hélices, instalando unas de cuatro palas, además de repasar la pintura y arreglar los cuentarrevoluciones, cuyos cables había empalmado Marquardt de manera equivocada.

Ramón, con su habano en la mano derecha, salió fuera del hangar para tomarse un respiro. Aspiraba el humo del cigarro mientras el verde de sus ojos se irisaba con la luz matinal de noviembre. Al frente, tenía la bahía de Mar Chica, en donde se hallaba ubicada la base de El Atalayón, no muy lejos de Melilla. De aquí partiría el *Dornier* en unos meses, tal vez en febrero, para dirigirse a las costas de la península, al sur, como había hecho Cristóbal Colón cuando emprendió su legendario viaje hacia Las Indias. Ahora enfocaba las pupilas hacia el horizonte. Allá lejos, entre el vuelo de las gaviotas, vislumbraba un mundo esplendoroso que lo aguardaba para convertirlo en un héroe, como a Ulises o Jasón, que viajó a la Cólquida y superó enormes pruebas para conseguir el Vellocino de oro.

En su casa, Carmenchu apenas si lo ve y habla con él. Anda metido en su mundo, siempre taciturno, sin compartir apenas nada de sus proyectos y preocupaciones. Se encierra en su despacho entre planos, mapas y cartas de navegación, junto a una esfera terrestre en la que con un lápiz ha marcado una línea que une España con América.

Ha transcurrido ya casi un año y medio de su boda en Hendaya. Ramón no quiso casarse en España para no pedir el permiso que, como militar, tenía que solicitar obligatoriamente al rey para poder contraer matrimonio. El orgullo, la rebeldía de su carácter y la inquina hacia el monarca pesaron más en su decisión que los inconvenientes que ese gesto pudiera causarle.

Carmenchu ama profundamente a su marido, se desvive por él, lo cuida como una buena esposa y no pierde la ilusión por el hombre que la enamoró al primer golpe de vista cuando se lo presentaron en Madrid. Sabe que es vanidoso, impulsivo y tenaz y que no olvida nunca si le gastan una mala pasada. Pero es un loco maravilloso, de esos hombres divertidos que escandalizan con sus ocurrencias. Ha oído contar de él historias increíbles, como aquella en la que,

desnudo, se subió al escenario de un cabaret para llevarse en brazos a la cantante. También sabe de sus juergas, de su afición a las cartas y, sobre todo, a las mujeres. Ramón, antes de conocerla, había sido un implacable mujeriego. Nada le gustaba más que una mujer hermosa. Ahora esa pasión ha debido dormírsele. Al menos, eso cree ella.

Acaba de llegar a casa y casi ni la ha mirado. Ha abierto la puerta y se ha dirigido deprisa a su despacho.

—Prepárame las cosas. Mañana me voy a la capital —le ha dicho.

Al día siguiente cogerá, junto a su amigo Julio, un avión que los llevará a Málaga. Una vez allí, tomarán el tren hasta Madrid.

Capítulo 10

Ramón Franco se enfurece

La reina doña Victoria se encontraba en Londres en los funerales de la reina Alejandra; Primo de Rivera, en Jerez, su tierra natal; los pilotos portugueses Francisco Higinio Caveiro y Luis Maina se habían estrellado en Navamorcuente; Andrea Pando Pérez había sido atropellada por un tranvía en la calle Sagasta; Remigio Arroyo había metido dos navajazos a Narciso Montalvo por una riña a causa de una partida de mus; y las píldoras del doctor Dehaut, tomadas en una de las comidas, bastaban para evitar o curar jaquecas, congestión, estreñimiento, vahídos y embarazo gástrico.

Así venía la prensa de la capital cuando Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda llegaron a la estación de Atocha. Ramón lo fue leyendo en el *ABC* de esa misma mañana mientras se tomaban un desayuno en el café *Fornos*. Por otros conductos supieron que el *Alcione*, tras intentarlo,no había podido despegar de Casablanca en dirección a Las Palmas. Así que allí seguía anclado tratando de ser el primero en cruzar el Atlántico.

—Bueno, ya verá cómo, al final, tiene que desistir —le dijo Ramón a su amigo.

—¡Y quería que fuéramos juntos!

—¡Bah! No se puede preparar un raid con tanta precipitación.

Entretanto, el presidente del Directorio, que había salido al balcón principal del palacio de los marqueses de Villamarta en Jerez, arengaba a sus conciudadanos: «Justo es que el pueblo quiera conocer dónde vamos. Los asuntos de Marruecos marchan bien; el enemigo no solo está derrotado sino desprestigiado; se nos han entregado ya treinta mil fusiles; los partidarios de Abd-el-Krim le van dejando; algunos de éstos nos han traído ametralladoras; le quedan ya pocos cañones».

Primo de Rivera ya había dado instrucciones precisas al ministro de Marina, el almirante Honorio Cornejo, sobre el raid y la imprescindible participación de su Ministerio para dar cobertura al vuelo. Ya estaba todo decidido. Acompañados por el general Jorge Soriano, Ramón y Julio, al día siguiente de su llegada a la capital, fueron al despacho del ministro, un hombre de aspecto bonachón y espeso bigote cano que rondaba los sesenta y cinco años.

Hacía mucho frío a esas horas de la mañana.

—Yo creo que no pasamos de los cuatro grados —comentó Ruiz de Alda.

—Es lógico: estamos a finales de noviembre —apuntó Ramón.

—Madrid, en diciembre, será una pecera helada —auguró el chófer.

Bien abrigados, alzados los cuellos de los abrigos, iban conversando dentro del automóvil que los conducía a la sede del Ministerio, dispuestos, en los días siguientes, a resolver todos los trámites necesarios para llevar a cabo el raid. En Madrid tenían que hacer aún muchas gestiones, sobre todo para asegurarse el suministro de combustible, además de hablar con la Compañía de radiotelegrafía y organizar el servicio de partes meteorológicos en ruta.

Llegaron al Ministerio y un oficial los condujo al despacho del ministro Cornejo. La temperatura del habitáculo, en el que ardían varios braseros, invitaba a apoltronarse en un sillón y olvidarse de todo.

—Parece que hace un buen frío en la calle —comentó el ministro.

—¡Igual que en El Atalayón! —ironizó Ruiz de Alda.

—¡Eso sí, allí estarán ustedes al menos a veintitantos grados!

—Casi, señor ministro, hasta podemos zambullirnos en el mar —bromeó Ramón, provocando la risa de todos.

Se saludaron y el ministro los acogió con todos los honores. Enseguida, llamó a un asistente para que les sirviera unos cafés. Mientras los tomaban, fueron intercambiando algunas impresiones generales sobre el proyecto aéreo. Al cabo de un rato, llegó José Gámez, el comandante del *Alsedo*, que había sido invitado también a la reunión. Este formidable destructor era uno de los navíos que había participado en el desembarco de Alhucemas y que ahora iba a servir de apoyo en el raid.

Gámez, tras las presentaciones y saludos, tomó asiento a la izquierda de Ramón. Hablaron antes de la guerra de Marruecos y de la situación de los diversos sectores en el Protectorado. Abd-el-Krim se convirtió enseguida en objeto de comentarios. Todos auguraban su cercana rendición.

Pronto, la conversación se orientó hacia el motivo que los había congregado en el Ministerio.

—Y bien, comandante Franco, ¿cuándo creen ustedes que podrán iniciar el raid? —le preguntó el ministro.

Ramón, apoyado en un brazo del sillón, sujetaba entre los dedos de su mano derecha un magnífico puro habano que bostezaba un hililllo de humo. Se incorporó ligeramente y tomó la palabra.

—Lo ideal sería en febrero, que, como sabe el comandante Gámez, es un mes que propicia unos buenos alisios en el Atlántico. De no ser posible, podríamos buscar otra fecha, ya que noto cierta premura para que salgamos cuanto antes, algo que yo también deseo con todas mis fuerzas, dada la competencia que tenemos —todos sabían a quién se estaba refiriendo—. Pero hay que considerar que quedan aún muchos preparativos y vuelos de prueba con el *Dornier* para tener todo a punto y garantizar el éxito. España no puede permitirse un fracaso en este raid.

—¡Por supuesto que no! —apostilló Soriano.

—No dudo, comandante —repuso Gámez—, lo de los preparativos, pues también en el *Alsedo* tenemos que hacer los nuestros. El buque necesita algunas reformas. En quince o veinte días podemos valorar la situación y entonces decidir la salida.

—Vamos a estar en Madrid unas semanas, resolviendo asuntos importantes —aseguró Ramón.

—Yo salgo mañana mismo para Cartagena, donde está anclado el *Alsedo*. Tengo que volver a Madrid a mediados de diciembre. Nos veremos entonces.

Quedaron en encontrarse de nuevo en el Ministerio.

Ramón, que ya había agotado su puro, se llevó la mano a uno de los bolsillos de su guerrera de comandante y sacó otro habano. Lo encendió. Ruiz de Alda se lo pidió para prender un cigarrillo. El humo había espesado el ambiente del despacho con un olor a tabaco que se agarraba a las ropas, los cortinajes y el mobiliario.

Tomó la palabra el ministro Cornejo.

—Tengo que decirles que sería muy agradable para la Marina que fuera con ustedes un piloto de la Aeronáutica Naval, el teniente Juan

Manuel Durán, al que creo que ya conocen, pues estuvo en El Atalayón durante las operaciones de Alhucemas. Es un aviador excepcional.

A Ramón se le desencajó el rostro, pero procuró disimularlo cuanto pudo. La rabia comenzó a corroerle por dentro y sintió deseos de abandonar el proyecto. La Armada, pensó, quería tener también su momento de gloria en el raid. Ruiz de Alda se percató de la tensión interna de su amigo.

—No podemos llevar otro pasajero —se atrevió a opinar Ramón.

—¿Hay algún motivo, comandante?

—Sí, el peso. Somos ya cuatro, señor ministro: el capitán Ruiz de Alda, el mecánico Rada, Leopoldo Alonso y yo. Llevar un tripulante más es muy arriesgado. Debe tener en cuenta, señor ministro, que un aumento de kilos supone un mayor gasto de combustible y que, como los depósitos tienen un límite, podría resultar que se nos acabara la gasolina en pleno vuelo. ¡Nunca se sabe las incidencias que puede uno encontrarse en el aire! Sobre todo en la etapa más larga, que será la de Porto Praia a Pernambuco, de casi tres mil quinientos kilómetros, y para la que necesitaremos cargar más litros de gasolina. Con un tripulante más eso no sería posible.

—¡Pues se quedará Alonso fuera! Y, en esa escala, Durán podría viajar en el *Alsedo*. Comandante, le digo que el asunto es innegociable.

—¿Entonces, Alonso…?

—Alonso no podrá viajar, aunque, como sabe, se le haya autorizado en una Real Orden de guerra. La Armada tiene que tener su representante en el vuelo. Entiéndalo usted, comandante.

Nervioso, dando caladas constantes a su habano, Ramón no tuvo más remedio que plegarse a los deseos del ministro de Marina. Lamentaba tener que decirle a Alonso que no podría acompañarlos, entusiasmado como estaba con el viaje. De momento, no le comunicaría nada. Por otro lado, la incorporación de un aviador de la Aeronáutica Naval no complacía precisamente a Ramón. Salió del Ministerio echando chispas por los ojos y por la boca, maldiciendo a todo ser viviente, completamente encorajinado, casi decidido a no emprender el raid con esas condiciones. Ruiz de Alda intentó calmar su encrespado enojo.

En Madrid, ya entrado el mes de diciembre y tras el disgusto por

la forzada inclusión de Durán en el raid, se dedicaron a resolver todos los asuntos técnicos y administrativos que aún quedaban pendientes. Van por ello, casi a diario, a la Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos a supervisar la construcción de un amplificador supersónico para el radiogoniómetro y a estudiar el funcionamiento de la comunicación durante el vuelo. También frecuentan el Observatorio Meteorológico para concretar el modo de recepción de los partes del tiempo hasta Las Palmas, que es hasta donde llega el alcance de la señal de radio. Por último, terminan de elaborar, a una mayor escala, varias cartas marinas indispensables para la navegación aérea.

Ramón habla a menudo por teléfono con su mujer y le pide que vaya preparándolo todo para marcharse, cuando comience el raid, a la casa familiar de sus padres en Irún. Carmenchu se siente sola en la guarnición de Melilla y así se lo hace saber a su esposo, que parece no tener oídos ni boca salvo para la inmemorial hazaña que piensa realizar.

Pero fue sobre todo otro problema el que volvió a enojar a Ramón en esos días: el aprovisionamiento del combustible. Para ello se dirigieron a la Sociedad encargada de este cometido con el fin de que los abasteciera de gasolina, benzol y aceite. Asimismo, querían que se comprometiera a transportar a Pernambuco y Río de Janeiro el suministro necesario para repostar en estos puntos, ya que el *Alsedo* iba a encargarse del resto de las escalas. Pero las cosas se complicaron cuando dicha Sociedad les comunicó que al menos necesitaban cuatro semanas para poder transportar hasta allí el combustible.

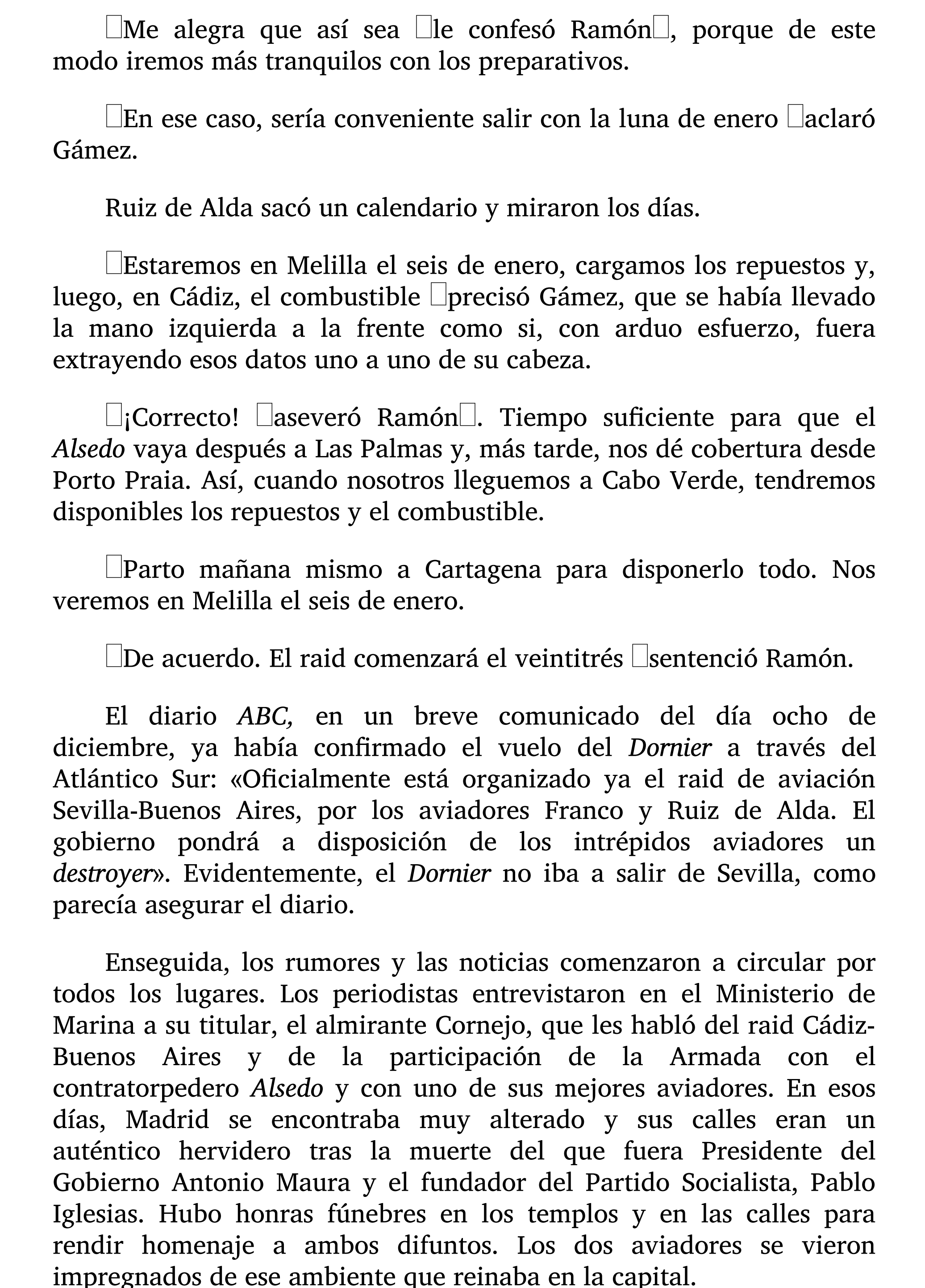
—¡No me convencen mucho estas soluciones! —reconoció Ramón.

—¿Y qué hacemos? Es la Sociedad que suministra la esencia a toda la Aeronáutica Nacional —apuntó Julio.

—Buscarnos otras alternativas, por si acaso.

A mediados de diciembre, volvieron a encontrarse con el comandante Gámez, que llegó a Madrid desde la base naval de Cartagena. Ya entonces, habían hablado de la posibilidad de adelantar el vuelo a finales de este mes, pero el comandante del *Alsedo* no lo vio viable. El destructor tenía que viajar a Porto Praia, en las islas de Cabo Verde, para esperar allí la llegada del *DornierWal* e irle transmitiendo los partes meteorológicos desde esa zona del Atlántico. Para eso tendría que partir mucho antes de que comenzara el raid.

—No podemos zarpar de Cartagena el día veinte, pues se nos



licencia parte de la tripulación y vamos a recibir otra nueva; además, tenemos que realizar numerosas tareas de mantenimiento en el buque —explicó.

—Me alegra que así sea —le confesó Ramón—, porque de este modo iremos más tranquilos con los preparativos.

—En ese caso, sería conveniente salir con la luna de enero —aclaró Gámez.

Ruiz de Alda sacó un calendario y miraron los días.

—Estaremos en Melilla el seis de enero, cargamos los repuestos y, luego, en Cádiz, el combustible —precisó Gámez, que se había llevado la mano izquierda a la frente como si, con arduo esfuerzo, fuera extrayendo esos datos uno a uno de su cabeza.

—¡Correcto! —aseveró Ramón—. Tiempo suficiente para que el *Alsedo* vaya después a Las Palmas y, más tarde, nos dé cobertura desde Porto Praia. Así, cuando nosotros lleguemos a Cabo Verde, tendremos disponibles los repuestos y el combustible.

—Parto mañana mismo a Cartagena para disponerlo todo. Nos veremos en Melilla el seis de enero.

—De acuerdo. El raid comenzará el veintitrés —sentenció Ramón.

El diario *ABC,* en un breve comunicado del día ocho de diciembre, ya había confirmado el vuelo del *Dornier* a través del Atlántico Sur: «Oficialmente está organizado ya el raid de aviación Sevilla-Buenos Aires, por los aviadores Franco y Ruiz de Alda. El gobierno pondrá a disposición de los intrépidos aviadores un *destroyer*». Evidentemente, el *Dornier* no iba a salir de Sevilla, como parecía asegurar el diario.

Enseguida, los rumores y las noticias comenzaron a circular por todos los lugares. Los periodistas entrevistaron en el Ministerio de Marina a su titular, el almirante Cornejo, que les habló del raid Cádiz-Buenos Aires y de la participación de la Armada con el contratorpedero *Alsedo* y con uno de sus mejores aviadores. En esos días, Madrid se encontraba muy alterado y sus calles eran un auténtico hervidero tras la muerte del que fuera Presidente del Gobierno Antonio Maura y el fundador del Partido Socialista, Pablo Iglesias. Hubo honras fúnebres en los templos y en las calles para rendir homenaje a ambos difuntos. Los dos aviadores se vieron impregnados de ese ambiente que reinaba en la capital.

Mientras el raid era ya un hecho y Ramón Franco y Julio Ruiz de Alda regresaban a Melilla para ultimar todos los detalles, también el «poderoso reconstituyente *Histosan*» se hacía un huequecito en las páginas de los periódicos. En la farmacia Gayoso, situada en la calle Arenal número 2, aseguran que aumenta las fuerzas y el apetito y que incluso regenera la sangre.

Ramón, que había leído el anuncio en las últimas páginas del periódico, se echó una sonrisa.

Capítulo 11

Más Allá

Tras dejar caer sobre la palma de la mano la cápsula de *Revidox*, Raymond se dispone esa mañana a compartir un delicioso desayuno en el hotel de Buenos Aires. *Revidox*, según el laboratorio *Actafarma*, «es el único producto antienvejecimiento cuya eficacia está avalada por estudios clínicos». Raymond lleva tres años tomándolo. Hace unos días ha cumplido los noventa.

Siempre ha seguido una vida muy activa, se siente bien, pleno de energía y con la mente despierta.

Su hijo ha alquilado el día anterior un coche para viajar hasta Luján. Es miércoles diez de febrero y, por fin, va a cumplir el sueño por el que tanto ha suspirado. Se lleva la cápsula a la boca, la deposita sobre la lengua y percibe la lisura de su superficie sobre las papilas. Inmediatamente, apoya el borde de un vaso sobre los labios y un flujo de agua fresca le empuja la cápsula hasta el estómago.

Así comienza un nuevo día.

Después del desayuno, se dirigen al aparcamiento. Hace calor en Buenos Aires, aunque el verano aquí es muy distinto al de Palma. Con un polo azul de manga corta y unos pantalones blancos, Raymond se siente cómodo, muy ligero, tan ligero que parece que flotara sobre las nubes de la ciudad. Hablan de asuntos cotidianos: de la excesiva altura de la almohada, de las magníficas vistas desde la terraza, del asado argentino, del barrio de San Telmo que visitaron ayer por la tarde, de la Plaza de Mayo, de la Casa Rosada… Eva, que se fue sola a recorrer las calles mientras su padre y su abuelo descansaban en la habitación, cuenta maravillas de la librería *El Ateneo*, un viejo teatro remodelado en el que el tiempo se remansa y resplandece.

—Antes de que regresemos a España, tenéis que ir a verla —les ha dicho.

El coche circula ya por la autovía que lleva a Luján. En la radio escuchan un tango de Carlos Gardel, y Raymond les recuerda el que le compusieron al famoso cantante para exaltar la gesta del *Plus Ultra*.

—Se titula *La gloria del águila* y lo grabó en Barcelona en el año veintiocho.

—Abuelo, te lo hemos oído cantar muchas veces. ¡Venga, empieza!

—Ya veis las casualidades: Carlos Gardel murió en un choque de aviones cuando despegaba del aeropuerto de Medellín.

—¡Eso no lo sabía! —reconoció Eva.

Raymond, sonriente, comienza a tararear la primera estrofa.

—El rey del aire tendió sus alas y fue irradiando como el sol que al mundo baña con la proeza de cuatro hispanos que son un timbre más de gloria para España.

—¡No nos hace falta la radio! —exclamó Eva muy alegre.

—Me lo conozco desde que era niño —añadió José Luis, que iba sentado detrás, ya que era Eva la que conducía.

—Bueno, bueno, ya sé que lo habéis oído, pero creo que hay algo que no os he contado.

—Tú dirás, papá —observó José Luis.

—¡Me encantas! Eres como un venero inagotable.

Raymond, que se ha sonreído con el comentario de Eva, se remueve en el asiento de copiloto como quien se acomoda frente a una chimenea para dar rienda suelta a sus recuerdos. El aire acondicionado del automóvil resulta, sin embargo, una curiosa paradoja en esta imaginaria escena invernal.

—El *Plus Ultra* fue traído a España a principios de los cincuenta para exponerlo en la Feria Nacional del Campo que se celebró en Madrid. Yo, recién operado en esos días, no pude ir a verlo. ¡No veáis cómo lo lamenté! Volvió en el ochenta y cinco con la autorización de Raúl Alfonsín, que era entonces el presidente de Argentina.

—¿De verdad? No lo sabía —le cortó Eva.

—Sí, de verdad. La idea era hacerlo volar de nuevo…

—¿Volar? ¡Qué locura! ¡Menuda antigualla! —volvió a interrumpirle.

—¿Y de quién fue esa peregrina idea? —preguntó José Luis, incorporándose hacia los asientos delanteros para escuchar mejor.

Raymond, entonces, empieza a contarles lo que había sucedido realmente: un piloto de Iberia llamado Nicolás Valero quiso repetir la gesta de Ramón Franco. El hidroavión, en un estado lamentable, ya que le faltaban el treinta por ciento de las piezas y había sufrido numerosos deterioros, fue transportado a Sevilla para su reparación.

—Sabéis —puntualizó Raymond—, llevaba encima trescientos kilos de pintura que le habían aplicado en el museo para conservarlo. ¡Un desastre! ¡Hasta el fuselaje estaba dañado! Una vez en Sevilla, los mecánicos tuvieron que realizar una labor casi de auténtica restauración. Con los planos originales delante, lo fueron recuperando y restituyendo sus piezas. Pero, ¡claro!, volar con él ya era otra cosa. Valero, al parecer, fue despedido de Iberia y nadie puso ningún entusiasmo en continuar con el proyecto. Para colmo, no se contó con el Ejército del Aire.

—¡Vaya cisco!

—¡Pues sí, hija, un cisco! Al final, se devolvió al museo de Luján, ya reparado, pero inútil para hacer un viaje como el previsto. Algunos expertos lo señalaron como imposible, pues se hubieran necesitado motores modernos y eso, claro, ya no tenía nada que ver con el viejo *Plus Ultra*.

La autovía Acceso Oeste que une Buenos Aires con Luján se encuentra bastante despejada. Apenas tráfico en ambas direcciones. Han cubierto ya la mitad del trayecto, con casas a uno y otro lado, apenas sin espacios arbóreos o campos rasos libres de construcciones.

—Y si la reparación del *Plus Ultra* fue tan extrema, ¿qué avión vamos a ver entonces en el museo? —objetó José Luis.

—¡Hijo, no seas alarmista! Aunque haya sido restaurado y recuperado, sigue siendo el *Plus Ultra*. ¡El *Plus Ultra*!

Rememora entonces aquel momento vivido por los aviadores en El Atalayón en diciembre de 1925 y, como si él estuviera delante, se imagina a Ramón Franco y Ruiz de Alda tratando de dar al *Dornier Wal W-12* un nombre más heroico.

—¿Se le ocurre alguno? —le pregunta Ramón a su amigo.

—¿Le gusta el de *Águila*, mi comandante?

—No es fácil acertar con el nombre. Este no me parece muy

apropiado, Julio.

Siguen dándole vueltas, ya que la fecha del raid se acerca y hay que buscar una denominación sonora y contundente. Ese nombre va a circular de boca en boca en todo el mundo, en los periódicos y revistas, y quedará grabado para la posteridad.

—Pensemos en alguno que tenga relación con la Historia —apunta Julio.

Casi amanecía en la Cárcel Celular de Madrid tras una noche completa sin sueño. ¿Cómo sería el nuevo día que llegaba? La luz comenzaba a filtrarse a través de los barrotes de la celda, dibujando sombras y siluetas borrosas sobre las paredes. Julio Ruiz de Alda se acordaba intensamente de aquella conversación.

—¿Tal vez asociado con el Descubrimiento? —sugiere Ramón, que no se separa de su habano.

—¿Y qué se le ocurre?

—Algún nombre que represente la esperanza y la fe en el éxito.

Raymond se lo cuenta a su familia con absoluta clarividencia, como si lo estuviera viviendo ahora mismo en medio de la autovía hacia Luján, como si cada palabra de aquel diálogo fuera pronunciada en ese mismo instante y el tiempo hubiera retrocedido de repente más de noventa años.

Ruiz de Alda, incorporándose en el camastro, entumecidos los músculos, también lo recordaba. Se estiró para desperezarse.

—¿Éxito y esperanza? —piensa en alto.

—Sí… y recuerdos históricos —añade Ramón.

En torno a ellos se escuchan algunas opiniones: nombres que iban y venían como si caminaran orgullosos por una calle, sugerencias curiosas y atrevidas, nombres luminosos o estrafalarios, nombres secos y enjutos, nombres con voz y acento propio que reclamaban reencarnarse. Nombres.

—¿Y *Plus Ultra*? —propone alguno de los presentes.

—¡*Plus Ultra*! —exclama Ramón jubiloso.

—No suena mal: ¡*Plus Ultra*! —repite Julio.

Ramón se entusiasma.

—¡Sí, *Plus Ultra*! ¿Qué les parece? El *Plus Ultra*.

Raymond también se ha emocionado. Eva se lo nota en la voz templada y en una lagrimilla traicionera que discurre por su mejilla izquierda.

—Nos quedan solo veinte kilómetros —anunció.

—«Más allá» —aclaró el abuelo—: eso significa *Plus Ultra*, aunque sé que no hace falta que os lo diga. Creo que no pudo tener mejor nombre que ése.

Enseguida, después de limpiarse la lágrima con el dorso de la mano, les explica que había un antiguo lema latino: *Non terrae plus ultra*, que expresaba el límite del mundo conocido hasta entonces y que, según viejas leyendas, estaba grabado en las columnas de Hércules, situadas en el estrecho de Gibraltar. Ese lema quería decir: «No hay tierra más allá», pero Colón lo desmintió cuando puso el pie en un nuevo continente. Desde entonces el lema quedó reducido a *Plus Ultra*, que el rey Carlos V incorporó como divisa en su escudo de armas.

Más allá.

Eran ya las seis de la mañana y empezaron a oírse voces, gritos y ráfagas de disparos en el exterior. Julio se estremeció.

—A Ruiz de Alda, que había sido uno de los fundadores de la Falange, junto con José Antonio Primo de Rivera y Alfonso García Valdecasas, lo encarcelaron por asociación ilícita y sublevación contra la República en marzo de 1936 —les va contando ahora Raymond, aunque sabe que su nieta, licenciada en Historia, está muy puesta en todo esto.

—Fueron tiempos de odios y muchas venganzas —aseguró José Luis.

—Papá, a la República le caían golpes por todos los sitios. La Falange sembró las calles de violencia y José Antonio fue condenado por rebelión militar.

—También los anarquistas quemaron iglesias y mataron a destajo.

—Sí, claro, pero José Antonio, que era un fascista, no hablaba precisamente demasiado bien de los intelectuales. ¿Sabes cómo los consideraba?

—No, dime.

—Pues fíjate qué frase: «Pseudointelectuales incalificados, incalificables y descalificados». ¡Vaya desprecio! Y no solo eso, sino que llegó a proponer la dialéctica de los puños y las pistolas para cambiar las cosas. Siempre fue un peleón y protagonizó muchos incidentes.

—Todos cometieron viles asesinatos en aquellos días —terció Raymond—, al margen muchas veces de la propia ideología. Nadie tiene derecho a matar con esa impunidad.

Siente descorrerse el cerrojo y, enseguida, al abrirse la puerta, una voz bronca y violenta que lo intimida: «¡Tú, sal de ahí!». Se oyen portazos, gritos, carreras, golpes, roturas de cristales, disparos… Del patio de la primera galería, a donde habían sido llevados muchos presos, procede un continuo tabletear de ametralladoras y tiros de pistola. A él lo conducen a los sótanos junto a otros destacados presos políticos. Se acuerda del *Plus Ultra* y de que él había ideado el nombre de Falange española.

—¿Y qué fue lo que sucedió? —preguntó Eva, que acababa de reducir la marcha a cuarta velocidad—. Por cierto, tenemos que echar gasolina.

—Párate entonces —sugirió José Luis.

—Pues que los anarquistas —empezó a contar el abuelo— asaltaron la Cárcel Celular, luego se llamó Modelo, y masacraron a los presos políticos mientras dejaban libres a los comunes. Fue un asesinato que los propios gobernantes de la República condenaron. «¡Hoy hemos perdido la guerra!», dicen que dijo Indalecio Prieto, uno de los líderes del partido socialista.

Recluidos en el sótano, pasan los minutos de una forma angustiosa. Vestido con el mono carcelario, echa de menos su traje de aviador. Las conversaciones allí dentro no pueden ser más sombrías. Sin embargo, algo revive más allá en su memoria.

—Julio, ¿qué tal lleva el radiogoniómetro?

—Todo está ya a punto, mi comandante.

—¡Ya nos quedan pocos días!

Eva toma un desvío para dirigirse a una gasolinera.

—Sabe que la Sociedad de combustible —le refiere Ramón— nos ha contestado que no le da tiempo a colocar los suministros en el plazo que nos dieron. ¡Menos mal que hemos actuado por nuestra cuenta o nos veríamos ahora en la necesidad de retrasar el vuelo!

Tras llenar el depósito con gasoil, acceden de nuevo a la autovía. Quedan muy pocos kilómetros hasta Luján. Raymond retoma la conversación.

—Entonces, al parecer, entraron en los sótanos y, a sangre fría, empezaron a disparar contra todos.

—¡Qué barbaridad! —exclamó José Luis.

—De Julio Ruiz de Alda —prosiguió Raymond— queda una foto en la que se le ve, ya cadáver, con los ojos abiertos y una expresión serena y sonriente, a pesar de los balazos y rasguños que se le aprecian en la cara.

A la derecha, un panel de carretera indica el desvío hacia Luján.

Capítulo 12

El cuarto tripulante

El seis de enero fondeó el *Alsedo* en el puerto de Melilla.

Siete meses y medio después, mientras se vestía el traje de piloto para intervenir en unas maniobras aéreas en Barcelona, Juan Manuel Durán les contaba a varios compañeros su llegada en ese buque para participar en el vuelo del *Plus Ultra*.

Ya conocía a Ramón Franco desde los días del desembarco de Alhucemas, cuando pilotaba un hidroavión *Macchi 24* en vuelos de observación y bombardeo sobre las posiciones de Abd-el-Krim. Se hicieron amigos y compartieron jornadas de combate y momentos de animada conversación. Ramón le presentó a su esposa, que le pareció una mujer encantadora muy pendiente de su marido.

Ahora, comisionado por el ministro de Marina, iba a representar a la Armada en este raid histórico. Se sentía orgulloso y muy satisfecho, pues, a pesar del peligro que conllevaba una empresa de esta magnitud, no rehuía las oportunidades y menos una tarea en la que habían depositado su confianza.

Durante la conversación en el hangar con los otros pilotos de la escuadrilla, alguno le recordaba las diferencias entre pilotar un *Dornier* y un avión como el *Martinsyde*, que era con el que iba a participar ahora en un ejercicio táctico sobre un supuesto ataque al puerto por parte de una flota enemiga.

—Fue el comandante Ramón Franco el que pilotó durante casi todo el raid —les contaba Durán, que era teniente de navío de la Aeronáutica Naval.

Tenía veintisiete años y llevaba prácticamente desde los dieciséis en la Marina. Perteneció a la primera promoción de pilotos navales de España y ya en 1922 intervino en la guerra de Marruecos. Contaba con muchas horas de vuelo y una hoja de servicios en la que constaban varias condecoraciones que había recibido por su valor y pericia.

Aunque había nacido en Jerez, estaba destinado en Barcelona, donde era instructor y piloto.

—Lo que no entiendo —le comentó con cierta sorna un compañero

de escuadrilla— es que fuera el capitán Ruiz de Alda y no usted el que manejara los instrumentos de navegación. ¿Quién mejor que un marino sabe utilizar un sextante?

Durán se encogió de hombros, sin querer entrar en polémicas. Enseguida añadió:

—Fue decisión del comandante.

—Bueno, bueno, usted sabe que dicen que a Franco no le gustó nada la decisión del ministro de Marina. Además, ¿qué motivos había para que le hiciera embarcar en el *Alsedo* en la etapa más importante?

—Franco es un buen amigo, pero ya sabemos que tiene sus manías.

—¿Y no será que le gusta demasiado acaparar el protagonismo?

Muchos comentaban con malicia que Ramón Franco había capitalizado para el Cuerpo de aviación todo el peso del triunfo, postergando a un segundo plano la intervención de la Armada.

—Mire, José, no quiero hacer comentarios.

Hacía calor, un calor húmedo del mes de julio en Barcelona. Durán, sudoroso, seguía preparándose para intervenir en las maniobras nocturnas, cuyo desarrollo iba a prolongarse hasta las ocho de la mañana. Ahora acababa de colocarse sobre la cabeza las gafas de aviador. Faltaba aún una media hora para el despegue. Salió del hangar y se dirigió hacia las pistas del aeródromo. Alrededor de su *Martinsyde* pululaban varios mecánicos que examinaban los motores y las hélices. Estuvo un rato conversando con algunos aviadores de la escuadrilla y, al cabo de unos minutos, se fue hacia el avión y se subió a la carlinga para comprobar los aparatos. En un instante se le vinieron a la cabeza multitud de imágenes y anécdotas vividas en compañía de Franco, Alda y Rada. Desde luego, aquel viaje había servido para estrechar fuertes vínculos entre ellos, incluso con Pablo, que no pertenecía al cuerpo de oficiales y que era un joven simpático, inteligente y algo alocado, con un enorme éxito entre las mujeres.

A su llegada a El Atalayón, fue recibido con mucha cordialidad. Le pusieron enseguida al corriente de todos los preparativos y participó en varios vuelos de prueba para ajustar los aparatos, comprobar la velocidad y distribuir los pesos. El *Alsedo*, en el que se cargaron siete cajas con repuestos, partió después a Cádiz para embarcar un motor, varias hélices y siete toneladas de gasolina,

benzol y aceite.

Especialmente emotivo fue el instante en el que en la amura de proa vieron escrito por primera vez el nombre del hidroavión. El rótulo, de letras blancas trazadas con refinada caligrafía, resaltaba sobre el color gris del fuselaje, poniendo sobre el metal una nota de poética fantasía. Ramón y todos los que rodeaban la aeronave en ese momento se mostraban satisfechos y alegres, con sonrisas de complicidad y palabras impregnadas ya por el delirio del éxito.

—¡*Plus Ultra*! ¿Se les ocurre un nombre mejor? —alegó Ramón.

—¡Sí, *Alcione*! —bromeó Rada.

Todos prorrumpieron en risas incontenibles y en un abucheo cargado de ironía. El *Alcione* de Casagrande se había quedado anclado en Casablanca.

Unos días después, ya con casi todo dispuesto, cogieron un hidroavión que los llevó hasta Málaga. Desde aquí, en tren, viajaron a Madrid para realizar las despedidas oficiales y recoger el radiogoniómetro, instrumento de navegación primordial para el vuelo. Visitaron otra vez al ministro de Marina, que les comunicó la noticia de que, además del *Alsedo*, la Armada iba a aportar también un crucero, el *Blas de Lezo*, para que les diera cobertura a lo largo de toda la ruta, si bien regresaría a España cuando el *Plus Ultra* hubiera arribado a Pernambuco. Iba cargado con mil litros de benzol, por si acaso en las islas de Cabo Verde no pudieran aprovisionarse de este combustible.

Ramón se trajo a su mujer, quien, una vez que llegaron a Madrid, tomó otro tren con destino a Irún, a la casa de sus padres. Tenía entonces veintiún años frente a los casi treinta de su esposo. Confiaba ciegamente en él, en su pericia de aviador, sin que por un instante se le pasara por la cabeza la posibilidad de no volver a verlo más a causa de un accidente aéreo. Esa mezcla de ingenuidad y confianza desmedida la liberaba de muchos sufrimientos, ya que el vuelo al otro lado del Atlántico era una aventura muy expuesta llena de peligros constantes. Muchos de los que despedían a los aviadores en esos días, más conscientes de ese riesgo, les daban la mano o un abrazo mientras pensaban que quizá pudiera ser la última vez que los vieran. Los aviones, entonces, eran aparatos muy frágiles, con motores sujetos a muchas averías, con escasa autonomía de vuelo como para permitirse viajar mucho tiempo por encima de las nubes y con un fuselaje poco resistente para soportar una poderosa tormenta o vientos de velocidad intensa.

Durán sabía de esos riesgos permanentes, no en vano había estado ya en dos ocasiones a punto de perder la vida: en un aterrizaje muy complicado en el que el avión, un *Avro 504*, entró de repente en pérdida y, sobre todo, con un *Martinsyde* que, en pleno vuelo, sufrió una avería que lo obligó a realizar un aterrizaje de emergencia en el hipódromo de Barcelona. El avión quedó destrozado, aunque él y los otros tripulantes salieron vivos de milagro.

En Madrid fueron recibidos por el rey en una audiencia de media hora. El monarca se mostró cariñoso y muy cercano. Alfonso XIII era un hombre extremadamente alto y enjuto, de rostro alargado y pronunciadas entradas en el pelo. En su mano derecha sostenía entre los dedos un cigarrillo que aspiraba con fruición. Era locuaz y ocurrente. Todos conocían, además, su afición a los motores y la mecánica.

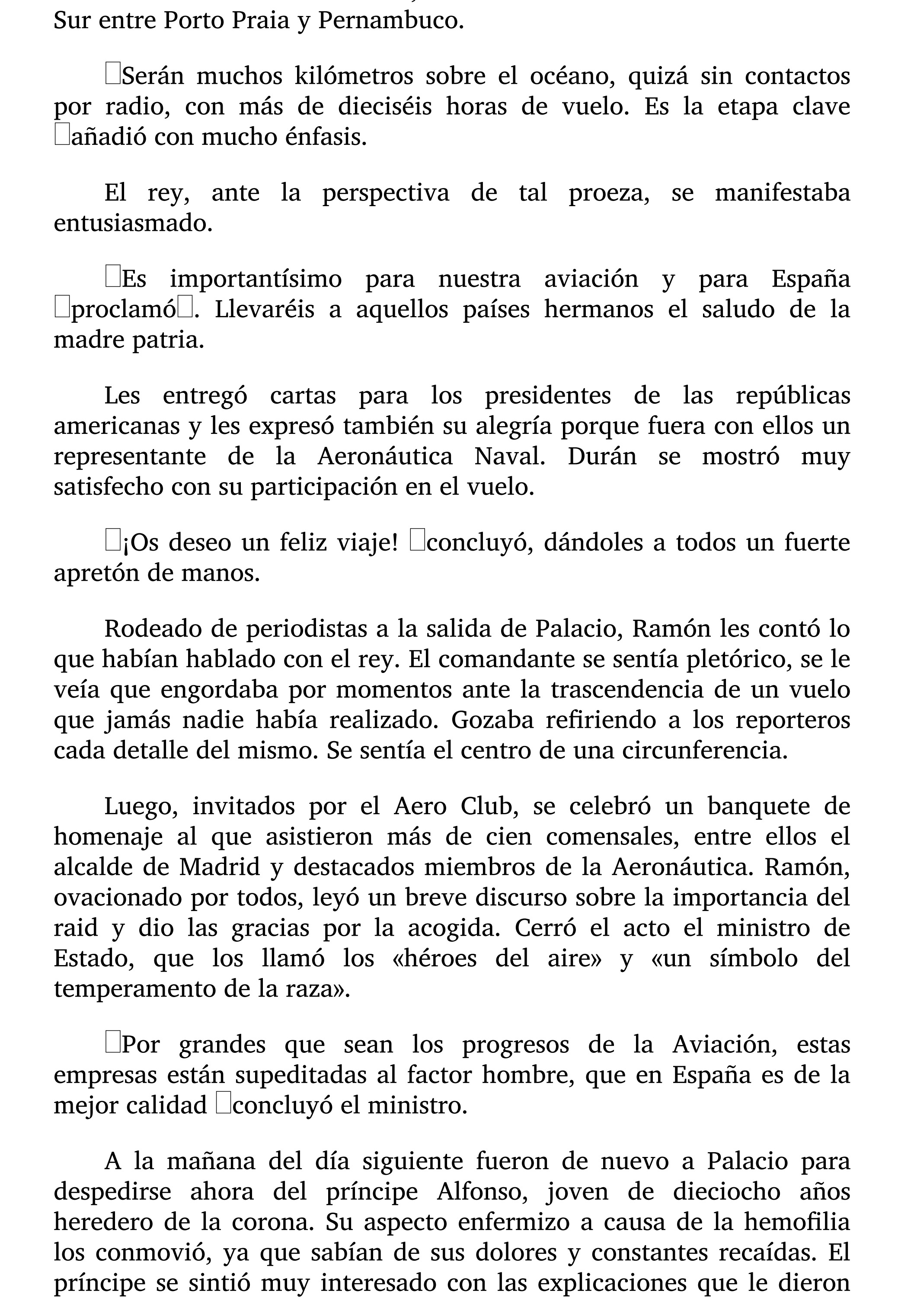
—¿Qué día, por fin, comenzará el raid?

—Majestad, el sábado veintitrés está previsto que salgamos de Palos, a no ser que el tiempo esté muy revuelto —le contestó Ramón.

—¡Ya os queda muy poco!

—Menos de dos semanas, majestad —puntualizó Ruiz de Alda.

—¿Y cuántas etapas pensáis hacer? —les preguntó ahora, más que nada por escuchar de labios del propio Ramón el plan de vuelo, pues se sabía casi todos los detalles.



Ramón le fue enumerando detenidamente las escalas, hablándole de las dificultades de cada una, sobre todo la del cruce del Atlántico Sur entre Porto Praia y Pernambuco.

—Serán muchos kilómetros sobre el océano, quizá sin contactos por radio, con más de dieciséis horas de vuelo. Es la etapa clave —añadió con mucho énfasis.

El rey, ante la perspectiva de tal proeza, se manifestaba entusiasmado.

—Es importantísimo para nuestra aviación y para España —proclamó—. Llevaréis a aquellos países hermanos el saludo de la madre patria.

Les entregó cartas para los presidentes de las repúblicas americanas y les expresó también su alegría porque fuera con ellos un representante de la Aeronáutica Naval. Durán se mostró muy satisfecho con su participación en el vuelo.

—¡Os deseo un feliz viaje! —concluyó, dándoles a todos un fuerte apretón de manos.

Rodeado de periodistas a la salida de Palacio, Ramón les contó lo que habían hablado con el rey. El comandante se sentía pletórico, se le veía que engordaba por momentos ante la trascendencia de un vuelo que jamás nadie había realizado. Gozaba refiriendo a los reporteros cada detalle del mismo. Se sentía el centro de una circunferencia.

Luego, invitados por el Aero Club, se celebró un banquete de homenaje al que asistieron más de cien comensales, entre ellos el alcalde de Madrid y destacados miembros de la Aeronáutica. Ramón, ovacionado por todos, leyó un breve discurso sobre la importancia del raid y dio las gracias por la acogida. Cerró el acto el ministro de Estado, que los llamó los «héroes del aire» y «un símbolo del temperamento de la raza».

—Por grandes que sean los progresos de la Aviación, estas empresas están supeditadas al factor hombre, que en España es de la mejor calidad —concluyó el ministro.

A la mañana del día siguiente fueron de nuevo a Palacio para despedirse ahora del príncipe Alfonso, joven de dieciocho años heredero de la corona. Su aspecto enfermizo a causa de la hemofilia los conmovió, ya que sabían de sus dolores y constantes recaídas. El príncipe se sintió muy interesado con las explicaciones que le dieron

los aviadores.

Por la tarde visitaron al ministro de Estado para agradecerle su asistencia a la cena de homenaje del Aero Club y conversaron con él sobre los últimos detalles del vuelo. También dejaron todo dispuesto con el servicio de meteorología, que iba a proporcionarles todos los partes del tiempo hasta Cabo Verde, en donde finalizaba el radio de acción de la estación española.

Mientras Ramón y Julio, acompañados de dos expertos en radiotelegrafía, tomaban por la noche el tren expreso hacia Málaga, Durán se quedó un día más en Madrid, antes de partir hacia su tierra para despedirse de su familia y amigos. Ya no se encontraría con los miembros de la tripulación del *Plus Ultra* hasta unos días antes del despegue, ya que, desde Jerez, viajaría directamente hasta Palos. En la capital lo abordaron los periodistas, a quienes manifestó su enorme satisfacción por participar en el raid.

—El único disgusto que tengo —les confesó— es que no podré realizar el viaje completo, porque como Franco había elegido el hidroavión antes de ser yo designado, será forzoso que deje el hidro en Cabo Verde para seguir el viaje en el buque de guerra hasta Pernambuco, pues las características del aparato obligan a disminuir el peso en ese largo trayecto para poder cargar gran cantidad de esencia. En Pernambuco volveré a montar en el hidro, y ya seguiré el resto del viaje con mis compañeros.

—¿Qué puede usted decirnos de los viajes que vayan a realizar por América y del regreso a España?

—De eso concretamente nada puedo decir, porque depende todo de las condiciones en que se encuentre el hidro después de la llegada a Buenos Aires. Desde luego, si el aparato se hallara en buen estado, nuestro propósito es, después de permanecer diez días en Buenos Aires, marchar a Chile y Perú, donde estaremos muy pocos días.

—¿Llevan ustedes alguna representación o alguna misión especial?

—Que yo sepa, únicamente la de representar al Ejército y a la Armada, pero quizá antes de salir de Palos recibamos algún encargo que tengamos que cumplir en los países que vayamos a visitar.

En El Atalayón se preparaba una prueba decisiva. Había que comprobar si el radiogoniómetro supersónico traído desde Madrid tenía suficiente alcance. Ramón no lo suelta de las manos. Suben al hidro e, inmediatamente, ya en vuelo, comienzan a oírse las señales

del puerto de Palos, situado a cuatrocientos kilómetros de distancia.

—¡Funciona, funciona! —grita Ruiz de Alda, que da saltos de alegría.

—Este aparato es nuestro seguro de viaje, aunque el sextante sea el espíritu del *Plus Ultra* —asevera Ramón muy satisfecho.

Tras un vuelo de cincuenta minutos, el hidro acuatiza en Mar Chica. Sus tripulantes toman una barca y se dirigen hacia los muelles, dejando paso a los mecánicos, que remolcan el aparato hasta uno de los hangares para hacerle los últimos ajustes. Llega poco después a la base un periodista argentino, Emilio Herrero, corresponsal de *LaPrensa argentina*, que pregunta por Ramón Franco. Quiere subir a bordo del *Plus Ultra* en el trayecto previo de Melilla a Palos.

—Eso no puede ser —le dice Ramón.

—Pero, comandante, vos sabés que yo necesito hacer esa crónica.

—Y sabés vos —lo remeda— que yo no puedo dejaros venir en el *Plus Ultra*.

—Una crónica en vivo, con la experiencia del vuelo, dará más realce al raid.

—No se moleste, porque, desde luego, no vendrá.

Al día siguiente, es Leopoldo Alonso, el fotógrafo y cronista de aviación, el que cargado con todo su material cinematográfico llega a El Atalayón. Va a viajar con ellos en la primera escala, desde Palos a Las Palmas, y le han permitido que vaya en la torreta delantera para que coloque en ella su equipo. Ramón discute con él, aunque es un buen amigo, pues Leopoldo es insaciable y no se cansa de acumular peso.

—Solo esta cámara más —le suplica a Ramón.

—¡Basta ya, Alonso! Con lo que lleva ya nos quita de cinco a diez kilómetros por hora.

Anochece. Pasado mañana el *Plus Ultra* abandonará Melilla.

Capítulo 13

Un día antes

El teniente de navío Juan Manuel Durán disfrutaba en Jerez de unos días con su familia y amigos. Todos estaban orgullosos de él y no paraban de preguntarle por el raid, por sus compañeros, sobre todo por Ramón Franco, que se había ido convirtiendo poco a poco en una celebridad. Los periódicos informaban a diario de los preparativos y muchos de sus paisanos comentaban la entrevista que le habían hecho en el *ABC*. Durán se mostraba alegre, locuaz, dispuesto a responder al entusiasmo de sus conterráneos. Todos giraban las cabezas en las calles para contemplar, orgullosos, al ilustre aviador. Los niños se le acercaban entre tímidos y perplejos.

El raid se había convertido en un acontecimiento no solo nacional, sino internacional. En Brasil y Argentina se sacaban ediciones especiales en los periódicos en un ambiente de auténtico fervor. A España había llegado la información de que en Buenos Aires se habían instalado en las calles altavoces muy potentes para dar a cada hora el parte del viaje. De Brasil llegaban también noticias semejantes, pues toda una escuadrilla de torpederos se había preparado ya para comunicar el momento de encontrarse ante la vista del *Plus Ultra* en su territorio.

A punto ya de encender los motores del *Martisyde* en el aeródromo de Barcelona, se le vinieron, como un fogonazo, todas estas imágenes y recuerdos de hacía escasos meses. El día veinte de enero cogió el tren expreso en la estación de Jerez para dirigirse a Huelva, en donde iba a reunirse con sus compañeros de vuelo. Durante el trayecto fue pensando en la emotiva despedida en la estación, en la arriesgada travesía del Atlántico, en el privilegio de formar parte de esa tripulación de «intrépidos aviadores», una expresión que no se cansaban de repetir todos los diarios. Solamente, como había declarado a los periodistas en Madrid, lamentaba no poder realizar todo el raid en el hidroavión, perdiéndose así la etapa del paso del océano.

Ahora, dejando ya todo aquello, hizo deslizar por la frente sus gafas de aviador y se las colocó con tranquilidad sobre los ojos. Arrancó el motor, y la hélice comenzó a girar muy deprisa. El ruido disipaba los recuerdos. Se concentró en los mandos del aparato mientras el avión empezaba a rodar por la pista de despegue.

Ya en vuelo, retornaron las evocaciones: en El Atalayón todo se encontraba dispuesto en aquellos días de enero. Según le contaron, tras la comida de homenaje celebrada en la propia base y que habían organizado los oficiales aviadores, tuvo lugar por la noche una cena en el Círculo Mercantil de Melilla. El ambiente festivo se contagió a todos los comensales, pues, como estaba previsto, el *Plus Ultra* iba a dejar el puerto de Mar Chica a la mañana siguiente. Sería el comienzo de la histórica aventura.

En los discursos, tomó la palabra el presidente del Círculo.

—El pueblo de Melilla, señores, ha querido unirse al sentimiento de admiración que palpita en todos los corazones españoles ante la magna empresa que se proponen realizar los aviadores Franco y Ruiz de Alda. El alma de Melilla les acompañará y protegerá en su vuelo y se honrará con los laureles que van a recoger los intrépidos aviadores de nuestro ejército.

La ovación fue enorme, lo mismo que las que siguieron a los restantes discursos de la noche, que empezaban a cansar a Ramón, harto de todos los que ya llevaba oídos en las últimas semanas. El comandante, como era su obligación, no tuvo más remedio que leer unas cuartillas. Se refirió a su majestad Alfonso XIII, a todos los apoyos del Gobierno y de la Aeronáutica y desgranó algunos pormenores del vuelo.

—Con el calor que todos me prestan, no dudo en poder coronar esta empresa —concluyó entre aplausos.

Por la mañana había tenido que bregar de nuevo con el periodista Emilio Herrero. Se le presentó con una Autorización de la Comandancia General de Melilla.

—Sabés, comandante, que tenés que llevarme mañana.

Ramón se sonrió por su perseverancia. Al final, se apiadó de él y le dio su consentimiento.

—Pero tendrá que entrar un par de horas antes en el hidro y estar escondido hasta que emprendamos el vuelo.

—Pero, ¿qué me decís? —se admiró.

—Así ha de ser o se queda en tierra.

Ruiz de Alda, entretanto, había dejado dispuestos todos los

aparatos de navegación. Había pasado unos días en Estella, su pueblo, para despedirse de su familia. Enseguida había regresado a Melilla.

En el hidro se habían ido haciendo los últimos preparativos: se habían comprado los víveres necesarios para el vuelo y se habían llenado los depósitos con combustible. También se habían cargado las maletas, diferentes repuestos, las cartas para los presidentes de las repúblicas americanas, los regalos…

—Tenemos para siete horas ¬—le dijo Rada a Ramón a propósito de la gasolina.

—¡Nos sobra!

—Vamos a llevar unos dos mil ochocientos kilos de carga.

—Nos costará despegar y será un perjuicio para los motores. ¡Es algo que no me gusta!

Un poco más tarde, se reunió con Ruiz de Alda en la residencia de oficiales. Ambos se encendieron unos cigarros y se arrellanaron en unos sillones frente a un ventanal.

—¿Sabe que un judío bastante rico llamado David Levy me ha pedido permiso para ponerle mi nombre a una fábrica de harinas? —le contó Ramón.

—¿Es eso cierto? —se admiró.

—¡Y tan cierto! Me ha rogado encarecidamente que se lo conceda, que para él es un auténtico honor —se rio, aunque no por eso dejara de traslucir cierto orgullo.

—Estos judíos son muy listos. Sus razones tendrá.

—También dicen que mi apellido es judío —bromeó—. El caso es que le he contestado que sí.

—¿Y dónde está esa fábrica?

—En Monte Arruit.

—¡Uf!

—Amargos recuerdos…

Hubo un breve silencio.

—Bueno, mi comandante, ¡resulta entonces que va a ser ahora aviador y harinero!

Se rieron con ganas y siguieron bromeando a costa del nombre de la fábrica. Hablaron a continuación del *Plus Ultra*, pues casi todo giraba alrededor del vuelo.

—¿Y, al final, quiénes vienen mañana? —le preguntó Julio.

Ramón le enumeró los tripulantes que iban a viajar hasta Huelva. Estaba previsto que el *Plus Ultra* acuatizara en el río Odiel, frente a la ciudad.

—Seremos ocho —le dijo.

—¿Ocho?

—Vendrá con nosotros el comandante Escámez, que tiene a su familia en Huelva y me ha pedido que lo llevemos; luego, como sabe, nos acompañarán los ingenieros Seoane y Escolano, que quieren comprobar cómo funciona el radiogoniómetro; además de Alonso y nosotros tres.

—Me falta uno.

—¡Claro, es verdad! He tenido que acceder a que venga Herrero.

—Pero si le había dicho que no.

—Le he pedido que se suba en secreto al hidro para que nadie más nos importune.

Pablo Rada se quedó esa noche en el *Plus Ultra*, algo que solía hacer muy a menudo. Hacía una temperatura agradable y se había tendido sobre el fuselaje. Se había echado una manta encima por si más tarde le entraba algo de frío. Estaba muy ilusionado con el raid y, a veces, al pensar en su responsabilidad en el vuelo, sentía un cosquilleo en el estómago. No cabía duda de que se trataba de un acontecimiento histórico. Iban a volar con un único aparato, en menor tiempo y recorriendo más kilómetros que los portugueses Coutinho y Cabral en su raid hasta Brasil. Estaba claro que él, como soldado mecánico, no tenía el mismo protagonismo que sus compañeros y que los periódicos eludían con frecuencia su nombre. Sin embargo, su función dentro del hidro podía llegar a ser tan importante como la del piloto. En las manos de un mecánico se hallaba la posibilidad de salvar la vida de toda una tripulación si se presentaba la necesidad de

reparar una avería. Más de una vez se había visto en esta circunstancia.

Tardó en dormirse, pues la intranquilidad y las emociones pesaban. En el duermevela, creyó oír un ruido de pasos. Se incorporó sobresaltado, observó alrededor, pero no vio nada. El rumor del mar seguía indiferente a sus percepciones. Miró el reloj, que marcaba las cuatro de la mañana. Volvió a tumbarse y cerró los párpados. Enseguida, percibió otra vez, ahora más cerca, el mismo sonar de las pisadas. Se levantó y distinguió la figura de un hombre que se aproximaba.

—¿Quién va?

—¿Vos sos el mecánico? ¿Qué hacés aquí?

—Eso quiero saber yo. ¿Quién es usted?

—Vengo a meterme en el avión.

—¿Y eso quién lo dice?

—El comandante Franco.

—Yo no sé nada de eso.

—Lo arreglamos esta mañana.

—¿Y eso por qué?

—El comandante lo sabe.

—Pues yo no.

—Entonces andá y preguntale a él.

—Espere aquí hasta que yo venga.

Pablo Rada, muy agitado, se presentó en el dormitorio de Ramón.

—Comandante, hay un señor que quiere meterse en el hidro.

Ramón se incorporó en la cama.

—¿Qué hora es? —replicó.

—Las cuatro.

—Habrá que levantarse ya —dijo, aún adormilado.

—Pero, ¿qué hago con ese señor?

—¿Tiene acento argentino?

—Eso me pareció.

—Déjelo que entre entonces, que cuenta con mi autorización. Lo llevamos de contrabando.

Rada, mientras Ramón comenzaba a vestirse, se dirigió al muelle. Sentado encima de una barcaza vieja, lo esperaba Emilio Herrero.

—¿Y qué te dijo el jefe?

—Que adentro sin hacer ruido.

Desde muy temprano, en Melilla y en los lugares próximos, había comenzado el trasiego de gente. Se habían dispuesto incluso trenes especiales hacia Mar Chica. Los muelles se vieron abarrotados con un goteo constante de personas que no querían perderse el despegue del *Plus Ultra*. El ambiente era de expectación y entusiasmo.

A las ocho de la mañana todos los viajeros se encontraban dentro de la aeronave. Ramón, desde su puesto de pilotaje, se disponía a encender los motores. Había leído el parte meteorológico de Huelva y se lo había recordado a Julio: «Buen tiempo, viento flojo, nubes altas, mar llana».

—¿Todo listo? —dijo en voz alta.

Las hélices empezaron a girar a toda velocidad.

Capítulo 14

Cruzar el Estrecho

Durán pilota su *Martinsyde* en perfecta formación dentro de la escuadrilla. Hace ya tiempo que ha amanecido. El cielo de Barcelona sigue cubierto de aviones y el mar aparece surcado por numerosos buques de guerra, entre ellos, el *Alsedo*. Sobrevuelan también algunos dirigibles, como el S-1, en el que va el teniente de navío Antonio Núñez. Las maniobras se han desarrollado sin incidentes, perfectamente conjuntadas entre las evoluciones de la flota y los ejercicios aéreos. Es al finalizar, durante los movimientos de dispersión de las escuadrillas, cuando un ala del *Martinsyde* de Durán choca contra el tren de amaraje de uno de los hidroaviones. De inmediato, como un ave alcanzada por un disparo de escopeta, el aparato se precipita en picado sobre las diáfanas aguas del Mediterráneo. A duras penas, el otro avión consigue aterrizar en una playa cercana. Núñez, desde casi treinta metros de altura, se lanza a rescatar a Durán, que flota malherido entre los restos del fuselaje.

Seis meses antes de este accidente, Juan Manuel Durán, por tierra, se dirigía a Huelva tras haber pasado unos días en Jerez en casa de su familia. Va a incorporarse al raid, que, quizá, debido a los pronósticos favorables del tiempo, podría iniciarse un día antes de lo previsto.

Mientras él viaja al encuentro de sus compañeros, el *Plus Ultra* despega de la base de El Atalayón bajo la mirada atenta y los gritos de entusiasmo de todos los que han ido a despedirlo a los muelles. El hidro se eleva majestuoso en dirección al punto elegido para el inicio de esta fantástica aventura.

Ya en ruta, recibe sin problemas las señales de las estaciones de radio. Es importantísimo que el goniómetro funcione a la perfección, sobre todo durante el peligroso paso del Atlántico. Los técnicos Escolano y Seoane, que van a bordo, se muestran satisfechos con su trabajo. Por su parte, Alonso, situado en la torreta de proa con sus aparatos cinematográficos, se siente exultante contemplando desde esa perspectiva toda la costa de África y el inmenso mar plateado que se extiende debajo. Va sacando fotografías, tomando las primeras imágenes de un vuelo histórico.

Al pasar el hidro por encima del acorazado España, embarrancado

desde hace más de dos años en el cabo de Tres Forcas, Alonso regula el obturador para atrapar la imagen de su casco partido en dos mitades. El *Plus Ultra* cruza deprisa sobre aquel cadáver de hierro y madera abandonado en medio de las aguas. Una escuadrilla de *Dornier* y otra de aviones terrestres los ha escoltado hasta el cabo. No tarda mucho el viento en producir impetuosas turbulencias que obligan a Ramón a separarse de la costa.

El vuelo transcurre en esta lucha tenaz entre la climatología y el aviador, que navega a diferentes alturas tratando de encontrar una capa atmosférica favorable. La carga excesiva del aparato dificulta el pilotaje y le impide ganar velocidad.

Cerca del Estrecho, tras más de dos horas y media de vuelo, un *Dornier*, que ha salido de la base de Melilla después que el *Plus Ultra*, lo sobrepasa. Vuela más alto, a través de un pasillo sin vientos en contra. Ramón intenta ganar altura para seguir su estela, pero no logra su propósito debido al peso. Conoce de sobra el aparato que lo ha rebasado, pues él mismo lo ha pilotado muchas veces en la guerra de Marruecos. Siente en su interior la furiosa pasión de la derrota, esa especie de orgullo malherido que no admite que nadie lo aventaje en una actividad para la que se cree mejor dotado.

Ramón siempre anhela ser el primero en todo y que su nombre cobre el protagonismo de los héroes. La fama ejerce sobre él una extraña tiranía. Ni siquiera en un asunto tan insignificante como éste deja de sentir esa quemazón de pujante soberbia. Sin embargo, pronto verá rehabilitado su orgullo: el punto lejano al que había quedado reducido el hidro en el horizonte va agrandando su tamaño según pasan los minutos, como si la magia del viento favorable, una vez atravesado el Estrecho, ensayara un prodigioso truco de transformación. Enseguida, el *Plus Ultra*, cuyos motores *Napier* tienen más potencia que los de su hermano gemelo, lo adelanta. Ramón se infla como una esponja empapada por el agua.

Es ahora también cuando varias escuadrillas de aviones procedentes de Madrid, Granada y Sevilla, que han acompañado el último tramo del vuelo, regresan a sus bases. Poco tiempo después, el *Plus Ultra* acuatiza en el puerto fluvial del río Odiel tres minutos antes de que lo haga su supuesto rival. Ramón se siente eufórico.

El cuerpo de Juan Manuel Durán flota enfrente de la desembocadura del río Llobregat. El teniente Núñez nada deprisa hacia los restos del fuselaje del *Martinsyde*, agobiado por el accidente

que ha enmudecido a todos los que, desde la costa, han seguido las maniobras. El corazón le galopa como un caballo, pero son los movimientos de los brazos tensos los que rompen el agua. Nada sin perder de vista la cabeza de su amigo, que sobresale entre los destrozos del avión. Por fin, alcanza su cuerpo y trata de sujetarlo para que no se hunda. Durán respira con dificultad, pero está vivo. Tiene heridas en la cabeza, en el cuello y el torso. El teniente le da ánimos mientras chapotea junto a los trozos de un ala. Una barca se dirige hacia ellos. Todas las miradas confluyen sobre el mismo punto: dos cabezas flotantes movidas por las olas. Unos remos cortan la superficie del agua.

—¡Resiste, amigo, resiste! —le apremia para que no desfallezca.

Durán no le responde.

El teniente levanta un brazo y da voces pidiendo ayuda. En la barca bogan todo lo deprisa que pueden.

—¡Resiste! Yo te pondré a salvo.

Durán, en ese momento, cierra los ojos y se abandona.

Cuando llega la embarcación, ya está agonizante. Lo suben a bordo y lo trasladan enseguida al *Alsedo*.

Pero Juan Manuel Durán, que nueve meses antes había sido designado por el almirante Cornejo para un viaje histórico, se siente vivo y exultante; por ese motivo, cuando, de regreso de Jerez, se encuentra en Huelva con sus compañeros de vuelo, se acerca a ellos con mucha alegría y los va abrazando uno a uno. Desborda vitalidad.

—¿Cuándo saldremos, mi comandante? —le preguntó a Ramón.

—Parece que los partes del tiempo son muy favorables, así que nos vamos un día antes de lo previsto. Salimos dentro de tres días: el veintidós.

Todos los tripulantes del *Plus Ultra*, al desembarcar en el Odiel, se han mostrado muy satisfechos con este vuelo inaugural. El recibimiento en el puerto ha sido multitudinario, con tantas personas en los muelles que era complicado avanzar entre ese gentío entregado y vociferante. Solo Leopoldo Alonso se ha sentido muy molesto cuando ha visto salir del interior de la aeronave al periodista argentino, sobre todo porque el comandante Franco le ha dejado en tierra mucho material fotográfico.

—¿No era cuestión de peso? —le dijo muy enfadado.

—Naturalmente, Alonso, pero hay compromisos inexcusables. ¿No ha venido usted en la torreta?

—Sí, claro.

—¿Y cree que ha sido fácil admitirle en el vuelo?

Alonso se calla y mira hacia otro lado, coge una de sus cámaras fotográficas y se marcha hacia el hotel en donde va a alojarse en Huelva.

Ese día por la noche comienzan los agasajos: cenas, bailes, discursos, apretones de manos, abrazos, una interminable secuencia que se repetirá en los días siguientes. Toda Huelva está alborotada, las calles rinden homenaje a los aviadores, no se escuchan otros comentarios que no sean los relacionados con el próximo despegue del *Plus Ultra* del puerto de Palos.

Para alejarse de ese bullicioso ambiente y disponer de unas horas de tranquilidad, se trasladan al monasterio de La Rábida, todo un símbolo en este viaje, ya que aquí estuvo también Colón antes de partir con sus carabelas al descubrimiento de un nuevo mundo. Han ido solos, sin el habitual acompañamiento que los sigue en estos días. Mientras, en el puerto, se llenan de combustible los depósitos del *Plus Ultra*.

En La Rábida, los oficiales del vuelo se quedan atrapados en la soledad y el silencio de aquel recinto histórico. Hablan de Cristóbal Colón y comparan su viaje a Las Indias con el raid aéreo que ellos van a realizar.

—El éxito —va diciendo Ruiz de Alda— es recordar a todo el mundo que fue España la que descubrió América, que esa fe de sus hombres es la misma que hoy nos anima a nosotros. ¿No les parece?

—¡Bien dicho, capitán! Sí, esa fe en el triunfo es la que nos mueve —le responde Ramón—. Y hemos de triunfar —se acercó el habano a los labios—, porque no podemos convertir en humo tantas esperanzas que se han depositado sobre nosotros.

—¿Entramos? —sugirió Durán, pues ya se encuentran frente a la puerta principal de la iglesia del monasterio.

—Sí, vamos —le contestó Ramón.

Dentro del templo cada uno vive esos momentos desde su propia perspectiva emocional. Ramón, que no es nada religioso, evoca los lejanos días del Descubridor y siente de manera muy viva cómo en este mismo lugar se fraguó una idea que cambió el rumbo de la Historia. Aquí fray Juan Pérez y fray Antonio de Marchena ayudaron a Colón en sus gestiones con los Reyes Católicos y con el rico armador Martín Alonso Pinzón. Trata de sugestionarse con las emociones de aquel tiempo pasado, de atrapar el espíritu de aquellos hombres que pisaron estas mismas losas que ahora también él está pisando.

Cuando abandonan el recinto monacal, se notan más confiados, más entusiasmados si cabe, más seguros de conseguir la hazaña que, dentro de dos días, se va a iniciar con el glorioso despegue del *Plus Ultra*.

El día antes de ese despegue, en un vuelo de unos veinticinco minutos, el *Plus Ultra* acuatiza en el río Tinto, en el puerto de Palos. Han vuelto a probar la radiotelegrafía y todos los aparatos funcionan a la perfección. El nerviosismo previo a la salida va arraigándose en los estómagos y pintándose en los semblantes. Todo está previsto para despegar el día veintidós por la mañana.

Un periodista se le acerca a Ramón y le pregunta por la distancia que recorrerán en el raid.

—Vamos a hacer un total de diez mil doscientos setenta kilómetros a una velocidad media de unos ciento setenta kilómetros por hora —le respondió.

—¿Y cuánto tiempo creen que invertirán, comandante?

—No es exacto, pero creemos que alrededor de unas sesenta horas divididas en seis etapas.

—¿Podría decirme cuáles serán esas etapas?

—Mañana saldremos hacia Las Palmas. Después nos esperan escalas en Porto Praia, Recife, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.

—¿Y cuántos días les llevará?

—Eso no se lo puedo asegurar, pues depende de muchos factores que hay que tener en cuenta: condiciones atmosféricas, posibles averías mecánicas, incidentes y tiempo estimado de estancia en las escalas. Creo, de todos modos, que nos llevará unas tres semanas.

—¿Sabe algo del marqués de Casagrande?

Ramón Franco se sonríe a la vez que observa a las numerosas personas que lo rodean mientras contesta las preguntas del periodista, que no para de tomar notas en un cuadernillo. Todas lo escuchan con mucha atención.

—La última noticia que tengo del marqués es que se dirigía a Casablanca —contestó sonriente.

—¿Quién llegará primero?

—¿Acaso lo duda?

Hace ademán de marcharse, pero el periodista lo detiene.

—Por favor, comandante, una última pregunta: ¿puede decirme cuál es el presupuesto de este raid?

—Mire, joven, ronda las cuatrocientas mil pesetas, sin contar los gastos que supone fletar los dos buques que nos acompañan: el *Alsedo* y el *Blas de Lezo*.

—¿Y entonces…?

Ramón ya no le contesta. Se marcha ente aclamaciones y palmadas en la espalda.

Ese mismo día por la mañana habían regresado a La Rábida, acompañados por las autoridades locales y rodeados de un inmenso gentío que siguió sus pasos en el espacio que rodea al monasterio. Fueron vitoreados, aplaudidos y tocados como si se tratara de unos santos o héroes legendarios, alrededor de los cuales flotara un halo luminoso. Es tanta la expectación que ha suscitado este raid que no queda ya nadie en España que no haya oído hablar del *Plus Ultra* y de Ramón Franco, en quien recaen, sobre todo, la mayor parte de las aclamaciones y miradas. Ramón se siente flotar en ese ambiente, aunque está también muy cansado de tantos agasajos y banquetes. La Sociedad Colombina le ha entregado una copa de oro con una inscripción dedicada al Presidente argentino: «Al primer magistrado de la República Argentina, la Sociedad Colombina de La Rábida, en el vuelo Palos-Buenos Aires».

Por la noche, después de haber asistido a un acto en el Sindicato Católico de Empleados y a un vino de honor en el Casino de Huelva, se les ofrece una cena y un baile de gala en el Círculo Mercantil de

Palos de la Frontera para festejar el inicio del periplo atlántico a la mañana siguiente. Hay nuevos discursos, bromas, preguntas y preguntas y más preguntas, ovaciones y un sinfín de brindis por el éxito. Al general Soriano, que pronuncia un emotivo discurso, no se le olvida asociar el raid con la epopeya colombina de 1492. Se cierra el banquete con los acordes de la Marcha Real y con vítores a España, al Rey, a la Aviación y al Ejército.

Es muy tarde cuando se retiran a sus habitaciones, en la casa del marqués de Valdealta, en donde han sido alojados los tres oficiales mientras Rada se queda a pernoctar en el propio hidro.

Casi no pegan ojo en toda la noche. Las calles son una fiesta constante, muchas personas se agolpan frente a las ventanas y no dejan de vociferar alegremente, cantando y riendo sin parar. Han venido a Palos desde diversos pueblos y ciudades, sobre todo desde Sevilla. Muchos velan el *Plus Ultra* durante la noche entera, en los muelles y en barcazas que flotan a su alrededor. Caravanas de coches y caballos enjaezados pululan por todos los caminos. Palos y La Rábida se llenan de gente para contemplar el inicio del histórico vuelo.

A las seis de la mañana, un grupo de aviadores entra en la habitación de Ramón Franco. Todos le cantan mientras él los recibe sonriente: «Despierta, niño, despierta, que el día aclarando va».

Capítulo 15

No se olviden de mí

La ciudad de Luján, a sesenta y ocho kilómetros de Buenos Aires, debe su nombre al río que la atraviesa y que fue tal vez el apellido de un capitán español asesinado en 1536 junto a sus orillas.

Eva, que llevaba conectado el *GPS* de su teléfono móvil, y una vez tomado el desvío de la autovía, puso rumbo al Complejo Museográfico Enrique Udaondo. No tardaron mucho en llegar. Aparcaron en una calle cercana y se encaminaron a pie hasta el museo. Ubicado en una gran plaza, el edificio, de arquitectura colonial, los sorprendió por su sencillez y reducidas dimensiones. Su cuerpo principal está formado por una galería de arcadas de medio punto y dos plantas coronadas por una especie de espadaña. A sus espaldas, entre frondosa vegetación, discurre el río en forma de curva.

Sacaron las entradas y se dirigieron enseguida hacia el Museo de Transportes, una de las áreas principales del Complejo.

—¿Puede indicarnos dónde se encuentra el *Plus Ultra*, por favor? —preguntó José Luis a un vigilante.

—Seguid allá —señaló con el dedo en línea recta—, a la Sala de las Grandes Travesías.

Raymond caminaba nervioso y emocionado, pues, por fin, iba a ver cumplido su sueño. Era el 10 de febrero de 2016 y habían transcurrido exactamente noventa años, los mismos que él tenía, desde que el *Plus Ultra* había acuatizado en el puerto de Buenos Aires, culminando así su aventura atlántica.

—Hoy no lo valoramos de verdad ni lo apreciamos como debiéramos, pues tenemos una tecnología punta y nuestro subconsciente tiende a minimizar un vuelo como éste, pero entonces… aquello tenía muchísimos peligros y la muerte no se hallaba lejos. ¡Era como volar sobre una pluma! —exageró.

—Sí, eso es verdad, las personas nos aferramos a esperanzas e ideales; por eso, el que ha aprendido a volar es porque ha tenido algún sueño en su vida —declaró Eva.

—¿Y no tuvieron miedo? —intervino José Luis.

—¿Miedo? Todo el mundo tiene miedo, pero Ramón Franco era muy atrevido; además, estaba ciegamente convencido de su suerte.

—Mira, allí es —dijo Eva.

Raymond sintió un pálpito de emoción indescriptible. Al entrar en la sala y contemplar por primera vez en su vida el auténtico *Plus Ultra*, sus ojos se llenaron de lágrimas. Se quedó estático frente al gigante. Su rostro traslucía una agitación intensísima. No decía nada. Así se estuvo un buen rato, cerrando y abriendo los párpados, yendo y viniendo entre el ayer y el ahora. José Luis y Eva permanecían en silencio, dejando que disfrutara de ese momento único.

—¡Cuánto he suspirado por este día glorioso! —exclamó.

Ramón se vistió enseguida su uniforme de comandante, mientras que, en la habitación contigua, Julio Ruiz de Alda y Juan Manuel Durán abrían los ojos y se levantaban de las camas dispuestos a emprender el vuelo en el *Plus Ultra*.

Amanecía el 22 de enero de 1926.

A las seis y cuarto ya habían abandonado su alojamiento.

—¿Qué tal han dormido? —les preguntó Ramón.

—No sé si habrá llegado a tres horas —contestó Durán.

—No han parado ni un momento las canciones ni el alboroto —añadió Julio.

—Dígamelo a mí, que he tenido en mis oídos la música de las guitarras y los acordeones toda la noche —se lamentó Durán.

—Sin pegar ojo iniciamos el vuelo —apostilló Julio.

Salieron al exterior. La mañana era algo fresca, pero el cielo aparecía completamente despejado. Desde la tarde anterior, sabían que el *Alsedo* y el *Blas de Lezo* se encontraban ya en las Islas de Cabo Verde. Eran un apoyo esencial para el desarrollo del raid.

Al cruzar la puerta, todo fueron aclamaciones y algarabía. La gente no había dormido en toda la noche y el pequeño pueblo de Palos estaba abarrotado. Muchas mujeres iban engalanadas con flores en la cabeza y con bandas sobre el pecho con los colores de España y

Argentina. Casi no podía darse un paso sin tropezarse con alguien. Había periodistas y fotógrafos en cada esquina.

Desde la casa del marqués de Valdealta, como estaba previsto, se dirigieron a San Jorge, una pequeña iglesia gótico-mudéjar del siglo XV donde el mismo Colón escuchó misa antes de partir con sus carabelas. El trayecto hasta el templo fue agobiante.

—¿No vamos a desayunar? —preguntó Julio.

—Está previsto que lo hagamos en una finca cuando salgamos de misa —le contestó Ramón, que sentía constantemente sobre su espalda los golpecitos cariñosos de la gente.

En San Jorge los esperaban ya las autoridades locales y de otras provincias, diplomáticos internacionales, además del general Soriano, el infante don Carlos de Borbón y don Alfonso de Orleans y Borbón, que era un consumado aviador que había participado en el desembarco de Alhucemas. El alboroto era descomunal, muy poco propicio para una misa recoleta.

—Esto parece un mitin —comentó Ramón.

Al acabar el acto religioso, se les impuso la medalla de la Virgen de Loreto, patrona del Arma de Aviación. Ramón, en la «puerta de los novios», la misma por donde se cuenta que salió Colón, posa para una foto en grupo, rodeado de hombres con traje y corbata, mujeres de Palos y niños descalzos y con ropas raídas que observan con ojos de emoción y perplejidad al fotógrafo. Con el brazo izquierdo encogido, sosteniendo debajo la gorra de comandante, Ramón ocupa el centro, delante del arco mudéjar de la puerta posterior del templo.

—¡Ya está! —dijo el fotógrafo.

Se disponían a coger los coches para dirigirse al puerto, pero las calles se hallaban completamente atascadas y resultaba imposible transitar por ellas con cualquier tipo de vehículo. Entre la muchedumbre, los aviadores se dispersaron, cada uno fue por donde pudo entre tanto bullicio y apretones del gentío. Había que realizar, al menos, un recorrido de dos kilómetros hasta el embarcadero. Ramón consiguió desayunar en la finca que habían previsto, pero los demás tripulantes se vieron con los estómagos vacíos.

El puerto también se encontraba atestado. Flotaban sobre las aguas embarcaciones de todos los tipos, engalanadas con flores y adornos, llenas de gente enardecida, de fotógrafos, de periodistas.

Rodeaban al *Plus Ultra*, que brillaba como un héroe admirado por la multitud. La superficie del río se asemejaba a un armario de ropa revuelta. Un cordón de guardias civiles y carabineros cerraba el paso a los muelles a todos los que no acreditaban su acceso a esa zona del puerto. Ramón sonreía, se sentía bullir, se esponjaba con tanta aclamación que lo convertía en protagonista de aquella aventura peligrosa y fantástica. Las mujeres se lo comían con los ojos y le aplaudían con entusiasmo. Se acercó a ellas y les habló con una sonrisa que hizo relucir sus profundos ojos, los mismos que enamoraron a Carmenchu, que, desde Irún, escuchaba las noticias y leía lo que la prensa contaba de su marido.

—Agradezco esta despedida. No se olviden de mí —les dijo.

Ellas no se olvidaban de Ramón, ni de sus memorias se desvanecería este día insólito.

Al fin, se reunieron los cuatro.

—¡Uf, ha sido agobiante! ¡Qué apreturas! —exclamó Rada.

—¿Han desayunado? —preguntó Julio.

—Ni un bizcocho ni una gota de café. ¡Vamos apañados! —le respondió el mecánico.

—Pues me temo que ya, hasta que lleguemos a Las Palmas, a eso de las cuatro, no podremos tomar nada —añadió Ramón, que era el único que había conseguido desayunar.

Una canoa los aguardaba en el muelle de la Calzadilla. Subieron a ella los cuatro aviadores, junto con Alonso, el fotógrafo, y una clamorosa ovación, un griterío poderoso atronó todos los oídos. Las mujeres agitaban pañuelos mientras que los hombres saludaban con sus sombreros o los hacían saltar en el aire.

Al llegar al hidro, Rada se puso enseguida el traje de mecánico y quitó la funda de las hélices. Ramón, antes de sentarse en su puesto de mando, saludó a toda la concurrencia y dijo unas palabras que concluyó con vivas a España y al rey. Resonaban las campanas de todas las iglesias de Palos y Huelva, y las sirenas de los buques prolongaban sus ecos en todas direcciones.

Cada uno ocupó su sitio: Ramón ponía ya las manos sobre los mandos, como si los acariciara complacido y complaciente; Ruiz de Alda y Durán se situaron en la parte trasera, en el cuarto de derrota;

Rada, en los motores, y Leopoldo Alonso, exultante y con una sonrisa prendida en los labios, en la torreta de proa con sus aparatos cinematográficos.

Al día siguiente, Carmenchu pudo leer en los periódicos el discurso que había pronunciado un tal Manuel Siurot, plagado de alambiques verbales y ditirambos. Uno de sus pasajes volvía sobre la clásica comparación histórica: «Al salir de Palos, no es un avión que alza el vuelo, es la carabela Santa María, que convierte milagrosamente sus velas en alas. Colón y sus marinos se han hecho aviadores».

A las siete y cincuenta y un minutos de la mañana, comenzaron a girar las hélices del *Plus Ultra*.

Raymond, que lo observaba con devoción, se enjugó las lágrimas.

—¡Aquí lo tienes delante de tus ojos! —le anunció José Luis.

—¡Sí, hijo, por fin!

Eva le dio un abrazo.

Estaba verdaderamente emocionado. La sala del museo albergaba también otros tesoros históricos, como el velero *LEGH I* de Vito Dumas [3], pero la visión del hidroavión lo llenaba todo. No había mucha gente en la sala, salvo un señor mayor acompañado por un joven de unos treinta años y una pareja de mujeres que conversaba en voz muy baja. El *Plus Ultra*, expuesto en un ángulo y enmarcado por la luz de unos ventanales acuartelados que se abrían sobre los blancos muros, dormitaba en su silencio aéreo y acuático. Raymond lo contemplaba absorto, como transportado de repente a otra época, la suya y la de su padre, que conoció a Ramón Franco en persona y que se mató en Túnez, en un vuelo del que no quedó ningún rastro. Se acordaba ahora de él, que le inculcó la pasión hacia este raid y que le impulsó a coleccionar recuerdos. ¡Su padre había visto el *Plus Ultra* con sus propios ojos en la base de El Atalayón! ¡De eso hacía tantos años!

Frente al hidro, con la emoción impresa en el rostro, sacó de la cartera una foto en blanco y negro del *Plus Ultra* ancladoen el puerto de Buenos Aires. En ella aparecían Franco y Durán, sentados sobre el fuselaje, con las piernas dentro de la carlinga; también Rada, de pie, apoyado sobre una hélice del motor delantero. Raymond, en ese instante, hacía una transposición de tiempos, observando la foto y buscando a la vez esos mismos lugares en el hidro que tenía frente a

sus ojos, lugares en los que, en otra época, habían estado sus héroes. Alargó el brazo y posó la mano en la amura de proa.

José Luis y Eva no le decían nada, porque sabían que su pensamiento se refugiaba ahora en otro mundo y deseaban que disfrutara plenamente de esa inmersión evocadora. Ellos, entre tanto, a su modo, también la disfrutaban, sobre todo Eva, que había heredado el gusto hacia el pasado. Dieron la vuelta alrededor de la aeronave, observando con detenimiento cada detalle: la compuerta de la torreta donde viajó Leopoldo Alonso con su cinematógrafo, los motores que engrasaba y ajustaba Pablo Rada, los mandos de la cabina en la que Ramón soportó lluvias, vientos y fríos intensos, el rótulo del *Plus Ultra* pintado en la proa y que, al parecer, no era el original… El aparato había sido muy restaurado, pero eso no implicaba que perdiera brillo para Raymond, que seguía atrapado en un universo pleno de ideales.

—¡Noventa años! ¡Como yo! Es tan viejo como yo y ahí sigue. ¿Qué os parece?

Creyó que tenía a su familia junto a él, pero sus palabras las escuchó el anciano que se hallaba en la sala cuando ellos entraron. Iba vestido con elegancia, con chaqueta y corbata, con un pañuelo amarillo de tres puntas saliendo del bolsillo superior. Desprendía un aire de distinción en el porte y en el gesto.

—Señor, también casi tan viejo como yo, que tengo dos años menos que usted.

Raymond lo miró sorprendido.

—Perdón, no me había dado cuenta de que estaba usted a mi lado —levantó la vista y vio a Eva y José Luis en otro punto de la sala.

—Permita que me presente. Me llamo Ignacio Blanco y soy «gallego» de nacimiento, me parece que igual que usted, aunque llevo acá en la Argentina toda mi vida. Siempre me ha interesado este vuelo; he venido muchas veces a ver el *Plus Ultra*, pero, hoy, como creo que sabe, es un día muy especial. ¡Ya vi cómo se emocionaba!

Se encontraban justo delante de la proa del hidro: Raymond, perfectamente erguido; su acompañante, apoyado en un bastón decorado con motivos vegetales.

—¡Encantado! Mi nombre es Raymond y he viajado desde Palma de Mallorca para ver el *Plus Ultra*. Nos alojamos en un hotel de la

capital.

—¡Flor de viaje! Parece que le interesa el avión, ¿no?

—Pues sí, no se equivoca. ¿Ha dicho que es español?

—Bueno, acá todos los españoles son gallegos. Soy madrileño, como mi madre, del barrio de La Latina, aunque mi padre era argentino. Me vine a Buenos Aires en el año cuarenta y tres. ¡Toda una vida!

Enfrente, José Luis y Eva lo observaron metido de lleno en la conversación. El joven que iba con el anciano se les acercó. Empezó a hablar con ellos.

—Es mi abuelo —les precisó—. Nunca regatea esfuerzos para que le den parloteo. Lleva un mes pidiéndome que venga con él. Es un fanático de este aparato.

Al otro lado, Ignacio Blanco le refería a Raymond su interés por la aventura del *Plus Ultra*. Ambos empezaron a sintonizar en sus gustos y a comentar numerosas anécdotas relacionadas con el hidroavión. Hablaron de sus tripulantes, de los preparativos del vuelo, de los peligros de la aviación en aquellos tiempos.

Raymond percibió al instante que era un entendido.

—¡Bueno, no es oro todo lo que reluce —recapituló Ignacio Blanco al cabo de un rato.

—¿Y esa opinión? —Raymond se encogió de hombros y lo miró extrañado.

—Tiene su por qué. ¿Y si le digo que fue un montaje de la Dictadura de Primo de Rivera?

—Podrá decirme que fue una gran propaganda para la Dictadura, pero no un montaje.

—¿Y si le digo también que Franco metió la pata muchas veces?

—Ramón era un excelentísimo piloto. ¿Es que lo pone en duda?

—Mire, Raymond, veo que mi nieto ya me espera impaciente —se giró con agilidad, sujetando con la mano derecha su bastón, que ahora esgrimía en el aire—. ¿Conoce el *CaféTortoni* en Buenos Aires? Si quiere quedamos mañana y seguimos con la charleta. Además, voy a

contarle algo que lo hará caer de la silla.

Raymond se quedó sorprendido con tanto misterio.

Tras presentarle a su familia y facilitarle Ignacio la dirección del viejo Café, acordaron verse al día siguiente a las cinco y media de la tarde. El curioso anciano giró la cabeza antes de salir por la puerta.

—Lo dicho: mañana en el *Tortoni*. Les gustará. Y usted, Raymond, venga preparado para la sorpresa.

Capítulo 16

El Plus Ultra levanta el vuelo

Un minuto y veintitrés segundos.

La celeridad de la carrera a través del río quizá impresione más en esa zona del hidroavión. Siempre salpica el agua, que moja a los tripulantes y se mete dentro de la nave. Leopoldo Alonso siente desde la proa toda esa emoción intensa del ascenso a las alturas. El cuerpo se reclina de golpe, como un latigazo, y empiezan a verse las casas, los automóviles y las personas cada vez más diminutas, como extraídas de un libro de cuentos.

Un minuto y veintitrés segundos.

El *Plus Ultra* remonta el vuelo.

Abajo repican las campanas de las iglesias de Palos y Huelva y bostezan con ganas las sirenas de los buques. Ramón gira vertiginosamente sobre el monolito dedicado a Colón, haciendo un viraje muy sesgado lleno de elegancia. Desde el suelo se elogia entre aplausos la pericia del piloto. Alonso, pocos segundos después, congela en una misma fotografía el monumento colombino y el monasterio de La Rábida.

Ramón vuela a baja altura sobre la multitud enfervorizada, siguiendo ahora el curso del estero de Domingo Rubio en dirección a la punta del Sebo, donde se han concentrado miles de personas. Los aviadores agitan las manos despidiéndose de la gente. Desde allí, ya sobre la desembocadura del Tinto y el Odiel, se orienta hacia la isla de Saltés, que cruza para poner rumbo definitivo a Las Palmas, la primera escala del raid.

—¡Ya nos vamos! —grita un Ramón pletórico bajo el ruido ensordecedor de las hélices.

Alonso, que gira la cabeza hacia atrás, lo mira con complicidad y esboza un gesto arrugado que le ondula el bigote. Recuerda el vuelo que, también desde la torreta de proa, pero en otro *Dornier*, realizó con Ramón dos años antes a Canarias. Entonces, desde unos cuatro mil metros de altura, sacó la primera foto aérea del Teide. También evoca cómo el agua que entró en el despegue en la base de Melilla inundó su compartimento. Cuando se dio cuenta, tenía los pies metidos en un bloque de hielo.

Ahora centellea el océano debajo, levemente crispado por el viento. El *Plus Ultra* transporta una carga de tres mil kilos, entre la que se cuentan los víveres para todo el raid, cuyo consumo ha de hacerse solo en caso de una avería: higos secos, jamón, azúcar, café, cacao y galletas. Catorce kilos de alimentos, a los que se añaden una botella de jerez y otra de coñac. A Julio, sobre todo, no le hubiera importado llevarse a la boca unos cuantos higos o unas lonchas de jamón, ya que, lo mismo que Rada y Durán, se había quedado sin su desayuno esa mañana.

Alonso no pierde de vista el horizonte mientras trastea con sus aparatos. Siente el viento tropezarle en la cara y distingue a lo lejos un oscuro barullo de nubes. Alza el dedo índice para señalárselo al piloto, que asiente con la cabeza. Alonso, que es el jefe del Gabinete fotográfico de Aviación, es un buen amigo de Ramón; sin embargo, no sabe que éste ha recibido un telegrama en el que el comandante del *Alsedo* se niega a embarcarlo en caso de que resulte inviable que prosiga en el *Plus Ultra* durante las demás etapas del raid. Alega que solo quienes estén acostumbrados a navegar pueden viajar en un *destroyer* como el *Alsedo*. A Alonso, que sigue ensimismado con sus fotografías, esto no se le ha pasado ni siquiera por la cabeza, pues está convencido de que va a realizar todo el vuelo en el hidro.

El aspecto del cielo comienza a complicarse. A unos cien metros de altitud, las turbulencias que provocan las nubes hacen vibrar el *Plus Ultra* y Ramón tiene que luchar contra esta descompensación atmosférica. Los continuos meneos le cansan los brazos y le fuerzan a mantenerse más vigilante, pero no se decide a ganar altura hasta que se adentra en ese «barullo» que le ha señalado Alonso. Entonces se hace imprescindible dar más potencia a los motores para sobrepasar la creciente nubosidad, lo que supone también un mayor gasto de combustible.

El fotógrafo observa a Ramón desde su torreta, mientras éste inicia una maniobra ascendente en espiral. Poco a poco, el hidro va subiendo entre masas grises que hacen perder a veces la visibilidad y que producen mayores zarandeos: quinientos, seiscientos, setecientos, ochocientos… mil doscientos metros. Aumenta el frío y Alonso hace un rato que se ha metido dentro de su compartimento buscando resguardo. Solo Ramón, que va sentado en una carlinga abierta, protegida únicamente por un parabrisas, no tiene más remedio que soportar el descenso de la temperatura y la humedad del aire. Se sube el cuello de piel de la guerrera. Los demás tripulantes se han refugiado también dentro del casco.

El *Plus Ultra* aún asciende unos cientos de metros más. Las nubes, entonces, forman una alfombra de armiño bajo la panza de la aeronave y el azul luminoso del cielo se apodera de las pupilas. Detrás de las gafas de aviador, la luz cobra nuevos matices, como si una realidad insólita se desvelara allí arriba en la troposfera. El sol calienta y Ramón ahora se desabriga. Aparece de pronto la cabeza de Alonso en la torreta, que enseguida, ya crecido, saca medio cuerpo fuera y le hace a Ramón una señal de triunfo con el pulgar.

—¿A cuánto hemos subido? —pregunta en voz alta.

—¡A mil quinientos! —le contesta Ramón, que lleva la vista fija en el horizonte.

No son demasiados metros para él, que en 1921, apenas obtenido el título de piloto, había alcanzado los 5895 metros de altura en un aeroplano. Fue galardonado con un premio que le concedió el Real Aero Club de España. Desde entonces fue incrementándose su reputación y fama.

Han transcurrido ya dos horas y media desde el despegue en Palos. El hidro vuela a una velocidad media de ciento sesenta y cinco kilómetros, en un espacio diáfano, como si, de puntillas, fuera pisando extensos campos de nubes que no terminaran nunca.

—¡Qué frío hace aquí! —dice Durán, que está tiritando dentro del casco.

—Ahora tenemos el sol fuera, mi teniente —le anuncia Rada.

—Entonces vamos a sacar un poco la cabeza.

Ruiz de Alda, que controla el radiotelégrafo, va transmitiendo regularmente noticias de la posición del *Plus Ultra* a las diversas estaciones de seguimiento. En Madrid, hay pizarras instaladas en varios periódicos, así como en cafés, bares y tiendas en donde la gente se va informando de las incidencias del vuelo. La expectación es enorme. Todos hablan de lo mismo.

Pero las noticias del raid alcanzan todos los lugares. En Las Palmas se aguarda con impaciencia el acuatizaje del hidroavión mientras que, al otro lado del océano, ya se va disponiendo todo para recibir a los intrépidos aviadores dentro de unas semanas. La prensa no deja de comunicarlo y *La Nación* de Buenos Aires ya tiene preparado el titular: «Hoy se realizó la primera etapa de la magna hazaña del comandante Franco».

En Irún, Carmenchu carece de tranquilidad en casa. Llaman cien veces a la puerta todo tipo de personas: curiosos, amigos, familiares, fotógrafos y periodistas. En la calle la paran en mil ocasiones para preguntarle por su esposo. Pero lo que más la altera es el miedo. Y no el miedo propio, sino ese miedo ajeno que le han ido inculcando en estos días. Porque ella confía en Ramón, en su suerte, en su habilidad como piloto. Nada puede sucederle y, sin embargo, la pregunta ha conseguido ponerla nerviosa, sobre todo por la pregunta en sí, por el simple hecho de preguntar lo mismo, una y tantas veces, porque ella mantiene una confianza providencial en Ramón. ¡Su esposo!

Pero la pregunta es insidiosa: «¿Y no teme que pueda suceder una tragedia?». No, no podía suceder una tragedia: Carmenchu, en su ingenuidad, no se daba cuenta del peligro real que existía en el raid, de lo frágil que podía llegar a ser el *Plus Ultra* en la inmensidad del océano, de cómo una avería o una tormenta eran capaces de transformarlo en un auténtico avioncito de papel.

Su padre, cansado de tanto jaleo y temeroso por el posible desenlace fatal del vuelo, la ha llevado a Baracaldo con una tía. Allí está más tranquila. Carmenchu, que se acordaba a menudo de la despedida en la estación de Madrid, sabía que, cuando volviera a ver a su marido, ya todo sería muy distinto.

También Ruiz de Alda, además del telégrafo, está pendiente del radiogoniómetro y del sextante. Ramón le pregunta si llevan el rumbo correcto o han sufrido alguna desviación.

—Solo cinco millas de desvío, así que dentro de los márgenes de error —le informa.

No les inquieta el vuelo. Es una etapa fácil, de transición, de comprobaciones de todos los aparatos. Los verdaderos peligros vendrán en la travesía del Atlántico, si bien es cierto que, a veces, en etapas más sencillas o en vuelos más cortos pueden sobrevenir los más graves accidentes. Para quitarle dramatismo, Ruiz de Alda le cuenta a Durán la anécdota del capitán Logorburu, a quien, tras un accidente aéreo, le pidieron que declarara el estado en el que había quedado el avión.

—Contestó por carta algo así —rememora Julio—: «Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia para comunicarle que del avión no queda aprovechable más que el reloj, el altímetro y el que suscribe».

Ambos se rieron con la ingeniosa ocurrencia, con ese sentido del

humor irónico desplegado ante el peligro vivido en primera persona. El mismo Ramón, que no apartaba ni un segundo la vista del horizonte, había salido ileso de varios accidentes complicados.

—Tengo el estómago hueco —Durán cambia de asunto.

—Ya sabe que el comandante no nos deja tirar de los víveres.

—Mire, creo que he echado una caja de bombones.

Durán busca la caja de bombones y, cuando la localiza, empieza a repartirlos entre los tripulantes. Solo Ramón no acepta coger uno.

En el interior del hidro, Ruiz de Alda capta con el goniómetro las señales de las estaciones de Las Palmas y Tenerife.

—¡Vamos bien! —le dice a Ramón.

Éste, que sigue impasible y silencioso, distingue a través de un agujero en las nubes un barco bamboleado por las olas. El tiempo ha empeorado allá abajo. Poco después, a través de otro claro, ve dos barcos más con los que consiguen comunicarse y que les confirman su posición y la deriva. Pero todo es aquí arriba una extensa planicie blanca que diseña en el aire figuras caprichosas. Aún no es tiempo de descender porque, según sus cálculos, todavía faltan dos horas de vuelo.

Alda se halla ahora medio atascado en la parte trasera del hidro. En su interior, a medida que se avanza hacia la cola, el espacio se estrecha. Para Rada, que es delgado y de poco peso, eso no supone ninguna dificultad, sí para el capitán Ruiz de Alda, con sus ochenta kilos bien cuidados y su corpulencia. Hace esfuerzos por sacar los brazos y revolverse; cuando lo consigue, una sensación de alivio se le pinta en el rostro.

—Pablo, usted es como las lagartijas —le dice al mecánico, que acaba de salir raudo por una escotilla para vigilar los motores.

Alonso, relajado en su puesto, va contemplando el continuo mar de nubes mientras se lía un cigarrillo. Lleva la cámara de cine dispuesta, así que, a falta de otros paisajes, se entretiene de vez en cuando en filmar el halo del aeronauta, esa sombra en movimiento del *Plus Ultra* reflejada sobre la capa de nubes. A Ramón, el cuerpo del fotógrafo y sus cámaras le quitan visibilidad en la proa. Y no solo eso, piensa también, sino que el rendimiento del avión, con más peso, no es el mismo. Nada hay que más le duela que forzar los motores.

…Pero Leopoldo es un buen amigo al que guarda afecto; además, con sus películas y fotografías está consiguiendo un testimonio esencial para la Historia.

—¿Dónde vamos a dormir hoy, mi capitán? —pregunta Rada, que acaba de encenderse un cigarro y que parece que no ha prestado demasiada atención a las escalas.

—En Las Palmas, claro —le responde Alda, que también está fumando.

—¿Y cuándo seguiremos la ruta?

—Mañana.

—¿A Buenos Aires?

—A Porto Praia.

—¿Dónde está eso, mi capitán?

—En Cabo Verde, unas islas situadas frente a Senegal. Serán nuestra escala intermedia en el Atlántico. Después… a Pernambuco.

—¡Con las brasileñas! Creo que son canela fina.

Rada, vivaracho y alocado, adora a Ramón. En Marcilla, en cuya industria azucarera había trabajado de mecánico, se había señalado por sus ideas radicales a propósito de una huelga de trabajadores. Era de los que no se callaban, siempre dispuesto, con coraje, a reivindicar sus derechos. Ahora disfrutaba como nadie con el raid y se sentía dichoso al lado de su comandante.

Aún no se distinguen las Canarias, aunque, al cabo de un rato, empiezan a sombrearse unos bultos de tierra por babor. Con el goniómetro, Alda detecta que se trata del sur de Fuerteventura. Enseguida, Ramón pone rumbo a Gran Canaria y desciende y asciende varias veces con el hidro tratando de avistar la isla. A las cuatro menos diez, Alda manda el siguiente mensaje a la estación de Las Palmas: «Hagan el favor de hacer señales constantemente, pues estamos acercándonos, y como la visibilidad es muy mala, nos son muy convenientes. Acúsenme recibo. Gracias».

El *Plus Ultra*, casi al instante, recibe señales muy fuertes en el goniómetro.

Entre la bruma, de pronto, a unas diez millas, se vislumbran las alturas de la isla de Gran Canaria. Ramón atraviesa la capa de nubes por una zona de claros y detiene los motores para el descenso. Justo debajo se encuentra ya el puerto de la Luz, lleno de buques, de vapores y de todo tipo de embarcaciones. Los muelles y las azoteas de los edificios y casas se hallan atestados de gente. Hay cientos de automóviles estacionados en las explanadas. Ondean multitud de banderas y gallardetes. Los tripulantes se manifiestan alegres y en sus rostros se trasluce un aire inconfundible de triunfo. Todo ha empezado muy bien.

—¡Primera etapa cumplida! —vocea Rada.

—¡Sí señor! ¡Ya estamos más cerca! —le contesta Alda, que ha asomado la cabeza por la escotilla.

—¡Ahora a tomarnos un buen desayuno! —ironiza Durán.

—¡Sí, mi teniente, un desayuno con patatas y mojo picón! —bromea el mecánico.

Hace una temperatura magnífica y luce el sol por todas partes. Son las cuatro de la tarde, aunque, como sugiere Juan Manuel Durán, «ya podemos ir retrasando los relojes».

Leopoldo Alonso lleva ya un buen rato con su cámara en ristre. Va sacando fotos de toda la costa. La superficie del mar es un tintineo constante de cristales. Ramón lo observa en su torreta de proa.

—Baje un momento —le pide.

Antes de agachar la cabeza, Alonso congela en una imagen toda la ensenada del puerto en una panorámica de la ciudad.

El *Plus Ultra* planea ahora por encima de las casas y edificios; después, desciende con elegancia y se posa mansamente sobre las aguas.

Capítulo 17

Primera escala: Las Palmas

Campanas, sirenas, cohetes, música, ovaciones, aplausos, la emoción y la alegría en los rostros.

Los intrépidos aviadores han recorrido mil trescientos kilómetros en ocho horas de vuelo. Toda la ciudad está allí: en los muelles, en las calles, en las terrazas. No escasean colgaduras y banderas nacionales en los balcones y fachadas.

No falta nadie.

Hay más de cuarenta mil personas.

El *Plus Ultra* ha sido remolcado hasta el puerto interior y ha quedado fondeado frente al Real Club Náutico, donde, por fin, en un almuerzo solemne al que asisten las autoridades de la isla, prueban el primer bocado del día. Los bombones son un vago recuerdo en los estómagos.

Se encuentran muy aturdidos. La algarabía de la recepción en el puerto, la locura de las preguntas de los periodistas y amigos, el ir de aquí para allá, saludando a unos, dedicando cortesías a otros, sonriendo y hablando, les atonta las cabezas. Todavía resuena el zumbido de los motores en sus oídos. Además, han dormido muy poco. Pero tienen que tener la compostura del militar y se muestran serenos y optimistas.

El almuerzo les resulta un alivio. Beben y comen con satisfacción, reponiéndose de un largo ayuno iniciado la noche antes en Palos. Una copa de vino sienta bien en los paladares y fortalece los ánimos.

El ambiente en el Club Náutico parece el de un día festivo, aunque sea viernes. Ramón Franco se convierte en el centro de atención y concita casi todas las miradas de los comensales. Se siente satisfecho entre tantos elogios y manifestaciones de cariño. También se ha alegrado mucho de encontrarse con Barberán en Las Palmas, a quien ha abrazado con un apretón intenso e interminable.

—¡Mi enhorabuena, comandante!

—¡Cuánto ha hecho usted por este raid, Mariano! —le confiesa Ramón con sinceridad.

En el fondo, le gustaría que se embarcara con ellos, pero razones de límite de peso en la aeronave y los deberes militares de Barberán no lo hacen posible.

Tras el almuerzo, se han dirigido a los muelles. Quieren salir al amanecer hacia Porto Praia, en la segunda escala del raid, de mucho más riesgo y más distancia. Hay que cargar los depósitos y hacer una revisión completa de todo el hidro.

El muelle de Santa Catalina acoge a cientos de curiosos que se trasladan hasta él para contemplar de cerca el *Plus Ultra*. El impacto emocional al verlo con sus propios ojos es muy profundo, ya que esa sensación experimentada posee algo de irreal o de mágico. Les parece imposible tener ahí delante el hidroavión del que tanto han oído hablar en los cafés o leído en los periódicos. Es un sueño. La aeronave se les figura como un coloso de color gris, con su nombre grabado en las amuras de proa y sus escarapelas a babor y estribor con los colores de España. Una impresión parecida les produce la visión de sus tripulantes, a los que pueden observar ahora en carne y hueso, enfrente de ellos, encima del fuselaje de la nave.

Un periodista le ha preguntado a Rada por el *Plus Ultra*.

—Es un aparato magnífico y ha respondido de manera maravillosa durante todo el trayecto —le contesta orgulloso el mecánico.

Ahora Pablo Rada se encuentra revisando los motores mientras un barco cisterna va llenando los depósitos de combustible.

—Hemos quemado dos mil litros desde Palos —apunta Alda que, subido sobre un ala, hace desde ahí unas comprobaciones con el sextante.

—Llevaremos más peso a Porto Praia, así que habrá que revisar la carga —añade Ramón, que está sentado dentro de la carlinga verificando los instrumentos de vuelo.

—¿Pero no nos dejará sin víveres? ¿Verdad, mi comandante? —bromea su amigo.

Ramón se ríe.

—Eso no, pero me temo que Alonso no va a poder venir con nosotros. ¡Y mire que lo siento!

—¿Se lo ha dicho?

—Aún no.

—¿Y por qué?

—Porque tengo que comprobar el peso final y las condiciones del despegue.

—Le dolerá.

—¡Mucho! Lo sé.

Rada se les acerca. Tiene el mono manchado de grasa.

—¡No me da tiempo, mi comandante! —asegura precipitado—. Aún queda bastante que revisar y mire qué hora es.

—Pablo, ¡que hay que salir mañana!

—Lo intento, mi comandante, lo intento.

La tarde transcurre con una temperatura agradable. No da la sensación de que pueda cambiar el tiempo e impedir la salida del *Plus Ultra*, pero las horas se les van echando encima y las tareas se acumulan. Pronto se hará de noche.

Al rato, regresa Rada.

—Mi comandante, uno de los cables de la dirección está bastante rozado —le anuncia.

Ramón pone cara de circunstancias.

—Tendrá que cambiarlo.

—Sí, por supuesto, pero quizá haya que cambiar el otro, que también ha empezado a rozarse.

—¿Qué es lo que ha pasado?

—Las poleas están descentradas y los cables se van raspando en el duraluminio. Voy a tener que agrandar el agujero. ¡Y mire qué hora es ya, mi comandante!

Tampoco la carga del hidro se había concluido ni los motores habían sido completamente revisados.

Ramón mira a Julio y resopla con fastidio.

—¿Y usted qué opina? —le pregunta.

—Seguro que lo mismo que usted. Me parece que no hay más remedio que aplazar la salida.

Y eso es lo que hacen. Abandonan el muelle y se van al hotel Metropol donde el Presidente del Cabildo de Gran Canaria va a presidir una cena de homenaje.

Se acuestan tarde y amanecen pronto.

Desde el hotel se dirigen otra vez al puerto. La agenda del día, tras la imposibilidad de reanudar el raid debido a los problemas mecánicos, se presentaba algo apretada. Además, habían sido invitados a asistir en la ermita de San Antonio Abad a un *Tedéum* que iba a celebrarse a las tres de la tarde. Esta ceremonia se convertía, sin duda, en un nuevo acto simbólico, puesto que en esta ermita había rezado Colón antes de partir a Las Indias.

El mar del sábado en Las Palmas acusa una fuerte marejada. Esto se traduce en más complicaciones para el comienzo de la segunda etapa.

—Con este mar no podemos aventurarnos a despegar fuera del puerto —asegura Ruiz de Alda.

—Ni tampoco dentro, ya que no tenemos suficiente espacio con el peso que llevamos —reconoce Ramón, que agita entre las manos un parte meteorológico que, sobre el estado del tiempo en Cabo Verde, acaba de llegarle.

—¿Qué dice? —pregunta Alda.

Ramón, con semblante serio y gesto contrariado, lo resume.

—Que sopla el alisio con intensidad en aquella zona del Atlántico y que hay fuerte marejada en Porto Praia.

—¿Entonces…? —advierte Durán.

—Pues que no tenemos más remedio que aplazar la salida —sentencia Ramón.

—¿Entonces salimos el lunes?

—Desde luego mañana no, porque estas son las previsiones.

Entretanto, Pablo Rada ha terminado de revisar los motores y ya ha arreglado, con la destreza que lo caracteriza, las peladuras de los cables de mando. Les informa de que todo está en perfecto estado y que el *Plus Ultra* se encuentra en disposición de despegar cuando las condiciones climatológicas mejoren.

En esas horas ya han recibido docenas de telegramas que, dada su cantidad, no pueden responder uno a uno. Son constantes las muestras de afecto y los deseos de que el raid sea un éxito para los aviadores y para España. La prensa y la opinión pública son unánimes. Desde el otro lado del océano se potencia la idea de afianzar los lazos continentales y la posibilidad de establecer una línea aérea ordinaria en el futuro inmediato. Ramón también se ha enterado de la inmensa alegría que se han llevado en su pueblo natal de El Ferrol cuando se ha conocido la noticia de la llegada del *Plus Ultra* al puerto de Las Palmas. Incluso el almirante Coutinho le ha remitido un telegrama al Ministro de Marina: «Saludo a Vuestra Excelencia y hago votos por el completo éxito de la Aviación española en su viaje transatlántico».

Ramón se siente satisfecho y la ilusión persiste por encima de cualquier otra circunstancia.

—Me alegra mucho saber que un aviador como Gago Coutinho nos saluda y anima —dice.

—Él ha cruzado el Atlántico antes que nosotros y sabe lo que eso supone. Yo también me siento contento —asegura Alda.

Antes de las tres de la tarde se ha formado ya una enorme caravana de coches que se dirige hacia el santuario de San Antonio Abad. La multitud aclama a los aviadores y éstos entran en el templo entre continuos empujones y aprietos. Las campanas de todas las iglesias de Las Palmas acompasan con sus latidos de bronce la solemne celebración. El obispo oficia el *Tedéum*. Una vez más el vínculo con el pasado vuelve a resucitar en el viaje del *Plus Ultra*.

—¿Y a quién se le ocurrió el nombre? —le preguntan a Ramón constantemente.

—¡A todos! ¡A todos! ¿Puede haber uno mejor?

Más Allá, eso es lo que intentan los «voladores» —como llaman a los pilotos algunos periódicos de la Argentina—, ir más allá de las históricas columnas de Hércules, demostrar la capacidad del ingenio humano para borrar todos los límites del tiempo y el espacio. El peligro no habita en sus cabezas, tampoco el miedo.

Al día siguiente, después de vivir en un maremágnum de continuos agasajos y banquetes, abandonan temprano sus habitaciones del hotel Metropol y, tras el desayuno, un día más, se dirigen al puerto. Ha amanecido ventoso, tal como se había previsto en los partes meteorológicos. Ramón se muestra preocupado y empieza a valorar la viabilidad de buscar otro sitio para el despegue.

—Aquí, con este mar tan movido vamos a tener muchas dificultades —afirma mientras exhala una bocanada de humo que proyecta sobre el lejano horizonte.

—¿Y qué sugiere? —pregunta Alda.

—Buscar un lugar más protegido de vientos.

Estudian los mapas y preguntan a los marinos por un sitio más abrigado. Tras recabar información, deciden ir más al sur de la isla, a la bahía de Gando, en donde el viento del nordeste es menos impetuoso. Sin Rada, que se queda en el hidro, se trasladan hasta allí en una lancha motora. Los acompañan algunos amigos. Es temprano aún y se nota un cierto frescor en el ambiente. El mar se encuentra removido y hace que la lancha no se deslice con suavidad sobre las olas sino que vaya dando continuos vaivenes y saltos. Alguno se marea durante el viaje.

Cuando llegan, reconocen la zona costera y estiman que es un enclave mucho más seguro para el despegue. La playa es amplísima, pero se encuentra perfectamente resguardada por una península elevada que la protege. Las aguas están mucho más tranquilas aquí.

—Vamos a traer el *Plus Ultra* —recomienda Ramón, que casi siempre es la voz que decide.

Las previsiones, de todos modos, no son favorables para el lunes veinticinco, así que toman la determinación de reemprender el raid el martes veintiséis.

De regreso al puerto de Las Palmas, ya tienen decididos todos los pasos.

—Con este mar es imposible remolcar el *Plus Ultra* hasta Gando. Habrá que sacarle parte del combustible y liberarlo de toda la carga —ordena Ramón.

—¿Y eso por qué, mi comandante? —se atreve a preguntarle uno de los muchos periodistas que pululan por el muelle.

—Porque con menos peso podremos despegar sin dificultad para llevarlo a Gando —le responde.

—Mañana, bien temprano, se puede transbordar la carga —interviene Pablo Rada, que está subido sobre el casco del hidro y apoyado, con cierto desparpajo, en la hélice delantera.

—Mañana se tiene que quedar todo listo para salir el veintiséis —sentencia Ramón.

Consiguen que el cañonero *Infanta Isabel* se encargue de este cometido. Cargarán en él el combustible y todos los materiales para que los traslade hasta la bahía de Gando. Una vez allí, habrá que volver a llenar los depósitos del *Plus Ultra* y traspasar la carga. Ruiz de Alda irá en el cañonero, mientras que los demás tripulantes lo harán en el hidro.

Ya en esos momentos, Ramón daba vueltas en su cabeza a una decisión que le dolía mucho tener que tomar.

Capítulo 18

Alonso, el fotógrafo, y el despertador

Su sonido estridente le abre los poros de la piel con el afilado corte de un cuchillo. Ramón saca el brazo del embozo de la sábana y lo mata de un golpe como si fuera un insecto. Siempre lo lleva consigo y ha realizado con él toda la campaña de Melilla. Es un viejo amigo.

Se acuerda ahora —es un chispazo casi onírico— de otro viejo camarada, *Sansón*, un pequeño chacal que capturó en Marruecos y que, durante mucho tiempo, viajó con él en la cabina. Parecía su sombra y lo llevaba de continuo a su lado. De ahí, de verlo siempre en su compañía, vino la ocurrencia de que a él, en broma, le pusieran el apodo de *Chacal*.

Se levanta pujante, sin entretenerse en regodeos y desperezos, y se encamina al baño para refrescarse la cara con unos manotazos de agua.

El despertador queda inmóvil sobre la mesilla.

Se viste, prepara su escaso equipaje, que guarda en una pequeña maleta, y cierra la puerta de la habitación para dirigirse al comedor.

Pronto se reúnen todos en una mesa del hotel Metropol para tomarse el desayuno.

Apenas ha amanecido cuando ya se encuentran en el puerto, frente a su fiel camarada: el *Plus Ultra*, que ha flotado durante toda la noche sobre una superficie acuática bastante tranquila. El *Infanta Isabel* está fondeado cerca; Rada, con dos operarios del buque, dispone los depósitos para extraer el combustible. No tardan mucho en iniciarse las operaciones de bombeo. También se procede a trasladar la carga; así, al ir más ligero el hidro, necesitará menos distancia en la carrera para levantar el vuelo.

Mientras se efectúan estos trabajos, un automóvil se detiene en el muelle. De su interior sale un hombre menudo y muy vivaz que empieza a sacar del maletero algunas cajas con material fotográfico. Es Leopoldo Alonso, que llega muy ilusionado para preparar la segunda etapa del raid.

—¡Buenos días! —saluda.

Todos le responden, pero Ramón, que aguardaba inquieto el instante de este encuentro con el fotógrafo, se lo lleva aparte y le habla con franqueza.

—Leopoldo, siento mucho decirle que no va a poder venir con nosotros.

—¿Qué me está diciendo? —hace una genuflexión instintiva y se encoge de hombros.

—¡No sabe lo que me ha costado tomar esta decisión!

—Pero…

—Déjeme que le explique.

—¡No puede hacerme esto, comandante! —su cara es una estampa funeraria.

—No soy yo, sino las necesidades del vuelo…

—¡No me diga tonterías, ande!

—No le estoy diciendo ninguna tontería, Leopoldo.

—¿Pero qué problema hay? Diga. A ver, diga, comandante. ¡Todo

se puede solucionar!

—Esto no.

—¿Cómo que no?

—Le aseguro que no. Llevamos ya mucho peso y sabe que, por este motivo, tenemos que irnos a Gando para el despegue. Vamos a salir con tres mil litros de combustible, porque no quiero quedarme corto y eso exige quitar carga del aparato. ¡Hasta voy a tener que prescindir de algunos repuestos!

—¡Pues quite peso de otro sitio!

—No se puede.

—¿Cómo que no se puede?

—Ya le he dicho que no.

—¡Comandante!

—De verdad que lo siento.

Ramón pensaba no solo en el peso excesivo, sino en otros inconvenientes que reportaba la presencia del fotógrafo, como la pérdida de visibilidad, las mayores dificultades para maniobrar y el llevar la torreta delantera abierta, que, en caso de acuatizaje de emergencia, sería una vía segura para la entrada de agua. Así se lo hace saber también a Leopoldo Alonso.

—¡Algo tendrá que hacer! —alega el fotógrafo.

—¡Nada! —dice terminante—. No puedo hacer nada. ¡De verdad! ¡Sabe el mucho afecto que le tengo! Pero antes está la seguridad del raid y no puedo ponerlo en peligro.

El disgusto deja a Alonso petrificado. Casi no se mueve ni respira. Tiene varias cajas con material fotográfico sobre el suelo. La escena parece extraída de un cinematógrafo. Solo falta una música melancólica de fondo.

—Comandante, si no voy, España se va a perder un importante documento gráfico.

—Lo sé, pero más grave será si los que nos perdemos somos nosotros en el océano.

Alonso está desolado.

Ramón añade con mucho sentimiento:

—A veces, para triunfar, es preciso dejar el corazón atrás.

Leopoldo Alonso recoge lo que ha traído en el coche y, entre protestas, se marcha con gesto arisco y contrariado. Ramón lamenta profundamente que el fotógrafo no pueda acompañarlos.

Durante toda la mañana se siguen realizando las operaciones de descarga. El puerto se encuentra rebosante de curiosos que observan a los aviadores y que ven a los operarios en un constante trasiego entre el *Plus Ultra* y el *Infanta Isabel*. Parecen una hilera de hormigas yendo de un agujero a otro.

Ramón empieza a dar órdenes concluyentes. Hay materiales que no piensa trasladar hasta Gando.

—¡Esto fuera!

Se refiere a la hélice delantera de repuesto.

—¡Esto también!

Ahora era todo el material fotográfico del pobre Alonso.

—¡Y esto!

El turno de las fundas del avión, el capot del motor trasero y varios instrumentos de navegación.

—¡Comandante, que nos despluma! —bromea Alda.

Pero Ramón la emprende ahora con los repuestos del motor, algunas herramientas y hasta con un libro sobre rutas de la costa africana.

—¡Todo esto irá en el *Gelria*!

El *Gelria* es un vapor holandés que va a dirigirse a Buenos Aires.

Comprueban que se han eliminado en total cuatrocientos kilos, a pesar de lo cual Ramón no parece del todo satisfecho. Alda vuelve a bromear con él.

—Si quiere, descargamos también los víveres.

—Ya sabe que yo como poco.

—¡Es hasta capaz de irse usted solo, sin aparatos de navegación y orientándose como las palomas!

Al margen de lo apartado por Ramón, se fueron transbordando durante la mañana casi todos los repuestos, las sacas de correo, el equipaje y otros materiales hasta dejar el hidro prácticamente vacío. Solo llevaba ahora en los depósitos la mitad del combustible que se había calculado necesaria para la segunda etapa a Porto Praia. Cuando estuvo todo dispuesto, el *Infanta Isabel* zarpó hacia la bahía de Gando para esperar allí al *Plus Ultra* y realizar la carga.

A las cuatro de la tarde el parte meteorológico recibido desde la estación de Tenerife era muy favorable: «Estado del cielo casi despejado. Estado del mar, marejadilla. Viento, este, noroeste».

Se encienden los motores del *Plus Ultra*, con Franco, Rada y Durán a bordo, y, entre los aplausos y las aclamaciones, tras la despedida de las autoridades en el Club Náutico, el hidroavión alza el vuelo con el impulso de un solo motor. Dan una vuelta por encima de Las Palmas, una costumbre ya habitual en Ramón cada vez que parte o llega a una nueva ciudad.

Van contemplando toda la costa de la isla, dejando a estribor, entre otros accidentes geográficos, la Punta del Palo, Marfea, los Bajos de Telde, la Mareta, Salinetas, Punta de la Hullera, la bahía Melenara y la Punta del Ámbar hasta llegar, en un vuelo de unos veinte minutos, a la bahía de Gando. El acuatizaje es perfecto sobre unas aguas tranquilas en las que ya está fondeado el *Infanta Isabel* con Ruiz de Alda a bordo.

Vuelven a repetirse ahora las operaciones de carga. Se llenan los depósitos hasta los tres mil litros, una cantidad que Ramón estima suficiente para llegar con garantías hasta las islas de Cabo Verde. Todo queda dispuesto para el amanecer del día siguiente.

Esa noche van a pernoctar en el *Infanta Isabel*.

En Baracaldo, Carmenchu añora a su marido, a *Monchín*, como ella lo llama. Ha hablado con él por teléfono en varias ocasiones y disfrutado de la oportunidad de que le contara de primera mano cómo se desarrollaba el raid. Es verdad que ella era una chica guapa, como su madre o sus hermanas, pero también era verdad que Ramón había sabido apreciar en ella su bondad y su entrega. No había conocido antes a ningún hombre, así que él fue también el primero en todo. Le

gustaba que fuera cariñoso, que tuviera ese aire de locura impulsiva, de imprevisión, que no todo el mundo entendía, aunque también le perturbaba que a menudo fuera tan silencioso, tan reconcentrado, tan hondo, a veces tan cabezota, gozándose en llevar la contraria y disfrutando con demostrar a todos lo que nadie se atrevía a realizar.

De aquellos felices días de noviazgo recordaba Carmenchu las emotivas cartas de amor, los encuentros fugaces de los primeros meses en la capital bajo la mirada atenta de sus tías, la ilusión desbordante y vaporosa, el hormigueo en el estómago, el deseo fogoso de Ramón de convertirla pronto en su mujer para irse a vivir con ella a la base de El Atalayón. Su padre, ingeniero industrial y hombre de rígidos principios, cuando se enteró de la incipiente relación, dispuso que regresara a Irún de inmediato, ya que Carmenchu se encontraba en Madrid pasando una temporada en casa de unos primos. Ramón, muy enamorado, fue pronto a visitarla y, tras hablar con la familia, la convirtió en su novia formal. Durante los seis meses que duró el noviazgo, Ramón viajaba a Irún todos los fines de semana que podía, pues el resto del tiempo tenía que asistir al curso que estaba realizando en Madrid para ascender a jefe de escuadrilla.

Carmenchu está convencida de que su marido logrará su propósito, que será aclamado como un héroe cuando regrese triunfante en el *Plus Ultra*, que se le harán constantes homenajes y asistirán a muchos banquetes. Seguramente, muchos lo reconocerán y se le acercarán cuando pasee por la calle o entre en los restaurantes. Así se lo ha contado él en algunas ocasiones, aunque en los últimos meses ha estado tan ocupado y atareado con los preparativos que casi se le ha olvidado dirigirle la palabra. Como sabe cómo es, no le da importancia; además, una esposa —así se lo han enseñado desde niña— tiene que ser paciente, abnegada y sumisa. A veces, sin malos gestos ni voces, a su esposo le basta un «lo digo yo y punto» para cerrar una conversación o zanjar un asunto. Ramón es así. Y ella lo quiere con toda su alma.

Precisamente, hace unos días, le han hecho una entrevista. Le preguntaron por su esposo y cómo se le ocurrió emprender este raid. Les ha contado toda la historia y cómo el proyecto empezó a tomar forma en la mente de Ramón a partir del viaje de los portugueses Coutinho y Cabral a Río de Janeiro. Desde entonces, que ella sepa, su esposo se obsesionó con la idea y arraigó en él un enorme deseo de superarlos. Después, al ver publicada la entrevista, no le ha gustado nada que se hayan confundido con el sitio en el que se casó. Fue en Hendaya, y no en Irún.

El comandante cena ahora tranquilamente en el *Infanta Isabel* con sus compañeros y varios oficiales del buque. Ha paseado antes por la cubierta y ha contemplado el crepúsculo de enero en la bahía de Gando. La playa es inmensa y la vista admirable. El *Plus Ultra*, muy cerca, le ha transmitido una sensación de intimidad y una necesidad de éxito. Se ha acordado un instante de su mujer, a la que tiene ahora en segundo plano, lo sabe, pero es que su cabeza gira constantemente en torno a la magnífica aventura que se trae entre manos.

La cena resulta muy entrañable. En la conversación sale a relucir el viaje del rey en estos días.

—Hoy ha cogido el expreso hacia Sevilla —advierte uno de los oficiales del *Infanta Isabel*.

—¿A qué va a Sevilla? —pregunta Durán.

—No va a Sevilla, sino a Doñana, a una cacería en honor del duque de Tarifa.

—El rey se ha interesado mucho por nuestro viaje —añade Durán.

—Tengo entendido que su Majestad le ha pedido al ministro de Marina que todas las noticias que reciba sobre el raid se las comuniquen sin pérdida de tiempo al coto de Doñana.

—Eso no lo sabía, pero sí, doy fe de que el rey tiene un gran interés. Y me alegra comprobarlo día a día —proclama Ramón.

—Creo que fue muy afectuoso cuando se despidió en Palacio —asegura el comandante del *Infanta Isabel*—. La prensa lo destacó mucho. He visto una foto en la que sale con él.

—¡Sí, dándome un abrazo! Nos dio palabras de ánimo y se le vio muy implicado. Sé que al rey le entusiasma esta aventura —reconoce Ramón.

—¿Y Primo de Rivera?

—También está muy satisfecho. ¡Cómo no habría de estarlo! ¡Menudo tunante!

Ramón, por razones prácticas, se había avenido a mostrar una actitud condescendiente con el rey, no así tanto con el dictador, al que odiaba.

—¿Tunante?

—El raid le viene de perlas para mostrar su cara más amable. Pero, bueno, dejemos esto ahora.

La conversación gira después alrededor de asuntos menos comprometidos. Se habla de mujeres, se gastan bromas y se brinda por el triunfo.

—¡Vámonos a dormir que mañana nos espera un gran día! —resuelve Ramón.

Ya en el camarote, al buscar entre sus pertenencias, echa en falta a un amigo muy entrañable.

Se da cuenta de que se ha dejado el despertador encima de la mesilla del hotel.

Un olvido imperdonable.

Capítulo 19

Café Tortoni

Aún permaneció mucho tiempo Raymond delante del *Plus Ultra*. Después de toda una vida soñando con este momento, la visita no podía limitarse a echar un simple vistazo y marcharse de allí sin más. José Luis y Eva lo dejaron solo frente al coloso mientras ellos se dedicaban a ver otras salas del museo y a realizar unas importantes gestiones.

Le hubiera gustado mucho poder sentarse dentro de la carlinga y sentir esa inefable experiencia de ocupar por un instante el mismo sitio desde el que Ramón Franco pilotó bajo tormentas, vientos tempestuosos, nubes grises, frío y otras incidencias climatológicas. Desde ese puesto divisó las aguas de azul profundo del océano y descubrió los paisajes más sorprendentes. El *Plus Ultra*, tan quieto y silencioso ahora sobre la tarima, había recorrido más mundo que él en toda su vida. Resultaba una auténtica paradoja tenerlo ahora allí delante. A Raymond se le vinieron muchos recuerdos a la cabeza.

—Abuelo —se le acercó Eva al cabo de un buen rato—, hemos preguntado y nos han dicho que el sextante no se encuentra en las vitrinas.

—¿Qué pasa? —pareció salir de un limbo aéreo.

—Que nos han dicho que el sextante no está expuesto y que lo guardan en un almacén del museo —le explicó.

—¡Vaya, qué contrariedad!

—¿No lo sabías? ¡Qué raro!

—Bueno, algo había oído, pero creí que estaba más asequible. ¿Así que lo tienen en un almacén…? ¡Vaya!

—Pues sí, eso parece.

—¿Y no puede verse entonces?

—Pues…

—¡Cambio de planes! —exclamó pensativo.

—No vayas tan rápido. ¡Sorpresa! Hemos contado el caso y te van

a permitir que lo veas. Han sido muy amables. Solo tienes que firmar una petición. ¡Hemos tenido mucha suerte!

—¿De verdad? —a Raymond le había cambiado el semblante—. No hay nada como la diplomacia para alcanzar un objetivo.

—Venga, que tampoco es para tanto.

Se dirigieron a un despacho y, al cabo de unos veinte minutos, tras hablar con el director y firmar un papel, los acompañaron hasta una sala contigua a la que un funcionario llegó con una caja redonda de metal. La puso sobre una mesa y la abrió para mostrar su contenido. Ante los ojos expectantes apareció el célebre instrumento de navegación: el «espíritu del *Plus Ultra*», como lo llamó Ramón Franco.

Raymond, con la emoción a flor de piel, se quedó fascinado. Parecía que el sextante hubiera adquirido también vida propia y experimentado de repente la increíble facultad de hablar. ¡Cuántos secretos escondía!

—¿Y cómo se maneja esto? —preguntó Eva.

—No es complicado, pero luego es necesario saber interpretar los datos —le contestó Raymond.

Enseguida le dio algunas explicaciones básicas sobre su funcionamiento y le habló de su importancia para conocer la latitud durante el vuelo.

—¿Recordáis? Le costó a Ramón tres mil pesetas.

—Eso son como dieciocho euros, ¿no? —dedujo Eva.

—Sí, más o menos, pero con el nivel de vida de entonces —le contestó su padre, que también se mostraba fascinado, aunque no lo manifestara.

Raymond, ante la vigilancia atenta del funcionario, se atrevió a tocar ligeramente el sextante. Le hubiera gustado sacarlo de la caja y sujetarlo entre las manos, pero tuvo que conformarse con lo que se le ofrecía. En su pensamiento rebullían imperiosos deseos de posesión.

José Luis pareció intuir los ocultos pensamientos de su padre.

—¿Te encantaría que fuera tuyo, verdad? —le preguntó.

—¡Qué cosas dices!

—A mí me pasa lo mismo cuando veo un raro elepé que no tengo en mi colección.

—Los coleccionistas somos muy ambiciosos. Bueno, ya lo sabes.

Permanecieron casi diez minutos delante del aparato.

—Venga, vámonos ya —dijo Eva al fin.

—Sí, vámonos ya —le contestó su padre.

Raymond le dio las gracias al funcionario mientras la imagen del sextante se quedaba para siempre retenida en su cabeza. Y, sin poderlo evitar, una mirada codiciosa transformó su rostro.

Antes de abandonar el museo, volvieron a la «Sala de los Intrépidos» para ver por última vez el *Plus Ultra*. Raymond le pidió a José Luis que le sacara unas fotografías junto al hidroavión y quiso además que salieran los tres en alguna de ellas. Le rogaron a un joven que se encontraba en la sala que les hiciera ese favor.

Al día siguiente por la mañana, Raymond y su nieta visitaron en Buenos Aires algunos lugares de interés turístico y cultural, entre ellos la famosa librería *El Ateneo* en la que ya había estado Eva. Por la tarde, tras comer en un magnífico restaurante, se dirigieron los dos al *CaféTortoni*, situado en la Avenida de Mayo. José Luis, que se había levantado muy tarde esa mañana, no fue con ellos y prefirió quedarse paseando por las calles de la ciudad para visitar después el Museo de la Inmigración, junto a la Dársena Norte.

Eran las cinco y cuarto de la tarde cuando llegaron al famoso Café. La fachada estaba llena de placas conmemorativas, entre ellas una de bronce muy antigua: «GRAN CAFÉ TORTONI, casa fundada en 1858». En un rótulo más moderno situado encima, en letras de color rojo, podía leerse simplemente: CAFÉ TORTONI.

—¡Qué bonito es! —reconoció Eva.

El establecimiento se hallaba en un edificio del siglo XIX. Era muy elegante, con un aire inconfundible de época. La puerta ostentaba dos escudos dorados con las iniciales C y T pegados sobre unos cristales cubiertos con visillos. Nada más entrar, les invadió la sensación de haber retrocedido en el tiempo. Un gran salón alargado, con dos filas de mesas de mármol y sillones, los adentró en un espacio de columnas

y paredes forradas de maderas nobles de las que colgaban numerosos retratos y paisajes.

—Yo no los veo, abuelo —concluyó Eva mientras pasaba la vista entre los clientes.

—Vamos a sentarnos aquí y ya vendrán. Aún no son las cinco y media.

Tomaron asiento junto a la pared, bajo una enorme vidriera que filtraba una luz matizada.

—A lo mejor no vienen.

—No lo creo, Eva. Ese hombre no va a perderse la ocasión de hablar del *Plus Ultra* con un viajero llegado desde Mallorca y que tiene tanto interés como él por este asunto.

—Estará bien conocer vuestras opiniones. Por lo que nos has contado, da la impresión de que es un entendido.

—Sí que me lo pareció; además, me dejó intrigado.

—Pues sí, ¿qué es lo que querrá decirte?

A los cinco minutos lo vieron asomar por la puerta, acompañado de su nieto. Eva levantó el brazo y les hizo una señal con la mano.

—La verdad es que es un señor con clase. ¡Siempre tan elegante! Casi parece un marqués.

—Sí, Eva, culto y con clase.

—¡Menudo bigote!

Espeso, blanco y señorial.

Se acercaron. Ignacio avanzaba con porte aristocrático, apoyado en su bastón, que no era el mismo que había llevado al museo. Su nieto agarraba un pequeño maletín de cuero con la mano izquierda.

—¿Qué tal? ¿Hace mucho calor en la calle? —preguntó Raymond a la vez que se levantaba del asiento. Eva también se incorporó.

Se estrecharon las manos.

—En febrero ya se sabe, pero nada que ver con España. El verano

allí es un horno.

—Depende dónde, pero sí, no le quito la razón.

—Yo lo viví de chico en Madrid y eso es derretirse, aunque aquí lo que mata es la humedad.

—En Palma no es lo mismo. Allí tenemos un clima diferente al de Madrid. Bueno, siéntense, por favor.

—Creo que ya les presenté a mi nieto Ernesto. Lleva unos días conmigo, acompañándome de un lado para otro.

Ernesto, de pelo moreno y ojos muy oscuros, se sonrió.

—Abuelo, vos sabés que para mí es un gusto.

Ignacio Blanco tenía la mirada azul y profunda.

—¿Y cómo se llama este bombón? —le preguntó a Raymond.

—Es mi nieta Eva.

—Disculpe, señorita, no me acordaba, ya que ayer nos presentamos muy apurados. ¡Encantado! —le tendió una mano.

—También yo.

—Pero en el museo, si no recuerdo mal, también estaba su hijo. ¿No? —observó Ignacio.

—Sí, José Luis, pero se ha ido a dar una vuelta por la ciudad. Fíjese, hemos venido tres generaciones a Buenos Aires para conocer el *Plus Ultra*.

—¡Qué bárbaro! ¿Y van a estar mucho tiempo aquí?

—El próximo martes cogemos el avión de vuelta.

—¿Les gusta Buenos Aires?

Raymond y Eva elogiaron las maravillas de la ciudad. Todavía, sin embargo, no habían visto demasiado.

—¿Y qué les parece el *Tortoni*? —prosiguió el anciano.

—¡Espectacular! Nos ha traído a buen sitio —intervino Eva.

—En Buenos Aires hay muchos cafés parecidos, pero este me llama especialmente.

—Señor, tiene usted muy buen gusto.

—Muchas gracias, hija. Por el *Tortoni* han pasado muchos artistas, entre ellos el *Mudo*, el mismísimo Carlitos Gardel. Mi viejo me traía aquí muchas veces a tomar café con leche con medias lunas y a jugar al billar. Ahí, en la parte de atrás, están las mesas.

—Por cierto, ¿qué quieren beber? —preguntó Raymond.

Pidieron un zumo y una cerveza.

Siguieron conversando sobre el *Tortoni* e Ignacio Blanco les fue refiriendo algunas de las muchas anécdotas vividas en él. Blanco, hombre culto y afable, poseía un verbo fogoso, envolvente, de brillos cromáticos que enlazaban palabras sin descanso. Cuando ya parecía que el tema del viejo Café se había agotado o, quizá, por deseo de cambiar de rumbo, le llegó el turno al raid aéreo.

—Me dijo ayer que tenía que contarme algo sobre el *Plus Ultra* que me iba a impresionar. Le confieso que me dejó intrigado —le aseguró Raymond.

Ignacio se rio de un modo muy complaciente. Se acodó sobre la mesa y miró a Raymond con un aire de serenidad. Ernesto se acercó a Eva.

—A ver qué «verso» nos suelta el abuelo —le murmuró.

Ella ensayó una leve sonrisa.

—Toda mi vida —Ignacio parecía emocionarse— me he sentido conmovido con ese vuelo, pero ya le di mi opinión en el museo y le dije que no todo lo que reluce es oro. Déjeme que le cuente.

Y le empezó a contar toda la historia: su padre, un periodista bonaerense del diario *La Nación*, se había casado con una madrileña muy guapa y muy graciosa, maestra de oficio. Quiso que su hijo naciera en Madrid y por eso se trasladaron a España unos meses antes de que diera a luz. Pero Elisa, que ese era su nombre, murió en el parto como consecuencia de una hemorragia. Era el año 1928. Su padre, que no tuvo más remedio que regresar a la Argentina, lo dejó al cuidado de sus abuelos maternos. En Madrid aprendió las primeras letras, enhebró la aritmética y comenzó a tomarle gusto al dibujo.

Cuando fallecieron sus abuelos —primero él, en la Guerra civil; luego, la abuela, ya en los primeros años de la difícil postguerra—, vino su padre a buscarlo y se lo llevó a Buenos Aires. Entonces ya le habían enseñado a cantar el *Cara el Sol* y a aprenderse pasajes de la Historia Sagrada. En Buenos Aires cambió completamente el curso de su vida: prosiguió sus estudios e ingresó más tarde en la Facultad de Ingeniería. Su padre, que hasta entonces había sido un completo desconocido para él, se convirtió muy pronto en un referente indiscutible.

—Mi padre conoció en persona a los pilotos del *Plus Ultra*, entrevistó a Franco, asistió a alguna de las numerosas comilonas con que los agasajaron y tuvo la fortuna de que le dedicaran unas fotos y unas postales. Como usted sabrá, se les hizo un recibimiento a lo grande. Tanta era la gente congregada y tantos los codazos en las calles que a Franco le torcieron una mano y a Rada le dislocaron un brazo. Mi padre me lo contó todo. Y así me fui interesando por el raid.

Lo habían escuchado en silencio, con enorme interés, entre el ir y venir de los camareros y el murmullo de las voces de los clientes. Eva se había quedado pensativa; Ernesto, que ya se conocía la historia, se había interesado mucho más por los gestos y los ojos de esa españolita tan atractiva que tenía delante.

—¿Guarda aún esas fotos y postales? —le preguntó Raymond con mucha curiosidad, no en vano también era un ávido coleccionista de todo lo relacionado con el raid.

—¡Cuál, si no, iba a ser mi sorpresa para usted!

Le pidió a su nieto que le pasara la cartera que había dejado encima de uno de los sillones. Las ágiles manos de Ignacio la abrieron enseguida y extrajeron de ella una carpeta de cuero. Dentro había unas cartulinas y varias fotografías.

—Mire —le dijo, entregándole una.

Raymond la cogió con cuidado. Eva, expectante, trataba de mirar por encima de las manos de su abuelo.

—Deje que me ponga las gafas.

Sacó un estuche de un bolsillo de la chaqueta, lo abrió despacio y se caló unas lentes estrechas de cristales rectangulares sobre el caballete de la nariz. El viejo cardiólogo tenía el corazón palpitante.

—¡Qué maravilla! —exclamó.

—Es del mismo día de la llegada. Ayer hizo noventa años —comentó Ignacio.

En la foto, tomada el 10 de febrero de 1926, aparecían los cuatro tripulantes del *Plus Ultra*. Se hallaban en el muelle del Arsenal, aún sobre la canoa que los había transportado desde el cañonero *Paraná*, a donde habían sido conducidos tras el acuatizaje en el puerto de Buenos Aires. A esta fotografía siguieron otras que Raymond no había visto nunca y que lo llenaron de una emoción muy acentuada. Le fue pasando las fotos a Eva, que también se sentía conmovida con esas imágenes.

—¿De dónde las ha sacado? Si no le importa decírmelo, claro.

—Fueron de mi padre. Creo que las debió de hacer algún fotógrafo de *La Nación*. Hubo muchas más, pero yo solo tengo estas siete.

—Supongo que no las venderá —se atrevió a sugerirle.

—¡No, ni hablar!

—Disculpe mi osadía.

—No, si lo entiendo perfectamente. Yo hubiera hecho la misma pregunta.

Sacó a continuación una tarjeta en la que figuraba el menú de uno de los banquetes ofrecidos en Buenos Aires a los aviadores. Se la pasó a Raymond.

—Está firmada por Franco, Alda y Durán —dijo.

—¿Así que ésta es una de aquellas famosas tarjetas?

—¡Lo es, sí señor! A los pilotos no dejaron de agobiarlos en ningún momento con preguntas, fotos, autógrafos, discursos y… hasta con tirones de ropa.

Raymond la observaba fascinado, demorándose en el trazo de las firmas y leyendo el menú que les habían servido entonces.

—A ver, abuelo —le pidió Eva, tan curiosa y entusiasmada como él.

Ernesto se arrimaba y ambos comentaban algunos detalles.

—Mire esto —le dijo Ignacio, al que se le notaba que también estaba disfrutando lo suyo.

Le enseñó ahora un ejemplar de *La Nación* aparecido al día siguiente del acuatizaje en Buenos Aires. A plena página lucía una foto enorme de Ramón Franco bajo el siguiente titular: AYER CULMINÓ EL «PLUS ULTRA» SU MAGNÍFICO RAÍD AÉREO A TRAVEZ[4] DEL OCÉANO.

El ejemplar había sido firmado por los cuatro tripulantes.

—¡Es magnífico! —declaró Raymond.

Estaba emocionadísimo. Tenía entre sus manos y ante sus ojos un ejemplar auténtico de *La Nación*, publicado en 1926 para dar la noticia exclusiva de la hazaña. Ramón aparecía sonriente en la foto, con el pelo arremolinado, satisfecho y feliz.

—¡Sorprendente!

—¿Y qué me dice de esto?

Ignacio le mostraba ahora en la palma de la mano un botón dorado.

—¿No me diga que es lo que pienso?

—Sí, es lo que piensa: un botón de la guerrera de Ramón Franco. Se lo vendió a mi padre la persona que se lo arrancó.

Era ya el éxtasis. Raymond no cabía de gozo. Había leído, contado por el propio Ramón, que, en medio de las apreturas de la gente, le habían arrancado varias veces los botones. Ahora estaba tocando uno de ellos.

El botón pasó de mano en mano. Eva lo observaba con detenimiento.

—La verdad es que impresiona —dijo.

Después de todo aquel muestrario de antigüedades, la conversación giró alrededor del vuelo. Hablaron un buen rato de aspectos técnicos y del traslado del *Plus Ultra* a Sevilla para restaurarlo. Ernesto, algo cansado de aquel diálogo, se dirigió a Eva.

—¿Vamos a dar una vuelta? Necesito tomar aire.

Eva se sorprendió un poco; sin embargo, no le incomodó la propuesta.

—¡Sí, por qué no! —se levantó del asiento—. Abuelo, nos vamos a dar un paseo.

—De acuerdo, Eva —miró a la vez el reloj—. Son ya casi las siete. ¿Está bien una hora? Hemos quedado luego con tu padre.

—Sí, en menos de una hora estamos aquí.

—Bueno, dígame —se dirigió a Ignacio, que daba un sorbo a su segundo zumo—, ¿por qué le parece que no es oro todo lo que reluce en el *Plus Ultra*?

Capítulo 20

Hacia Cabo Verde

—¡Arriba! ¡Arriba, vamos! ¡Arriba, arriba!

Enfrente se encuentra el istmo de Gando, un elevado promontorio en el que se distinguen algunas casas.

—¡Vamos, venga, venga!

El soliloquio de Ramón Franco en la carlinga, dando voces para levantar el vuelo con sus potentes palabras, no produce ningún efecto.

No existe la magia, sino la velocidad y el espacio.

Y no hay espacio suficiente para coger velocidad.

Rugen los motores. Chapotea el agua. La proa abre una raya de espumas en el oleaje.

El *Plus Ultra* ha recorrido casi ochocientos metros y las casas y las rocas se van haciendo cada vez más grandes. O se levanta o choca contra el istmo.

La playa está atestada de gente que ha venido desde Las Palmas y otras localidades a presenciar la partida del hidroavión hacia Porto Praia, capital de la isla de Santiago en Cabo Verde. Se ven sus cabecitas y sus brazos en movimiento y los pañuelos y los sombreros. También la caravana de automóviles aparcados en los aledaños.

Ochocientos metros y Franco no tiene más remedio que parar los motores.

Son las siete y media de la mañana.

Hace fresco, pero Ramón no lo siente. Dentro, el resto de la tripulación percibe la vibración de la nave. La escotilla de proa va cerrada con su tapa, pues Alonso se ha quedado en tierra y, a causa del disgusto, no ha querido ni siquiera filmar el despegue. Rada, cerca de los motores, ve cómo las hélices pierden potencia al haber cortado el comandante el suministro.

El *Plus Ultra* flota en el agua y tiene que dar la vuelta.

Un sentimiento de decepción se dibuja en los rostros de la gente,

que empieza a mirarse y a hacer comentarios. Los aviadores los distinguen desde la nave y notan su abatimiento. Quizá están poco acostumbrados a estos lances.

—Tenemos que tomar más distancia —admite Franco.

El *Plus Ultra* navega ahora en sentido contrario, como una embarcación cualquiera. Lleva una carga de casi tres mil kilos en su interior. Franco busca mayor distancia para el despegue. Cuando ha escogido el punto idóneo, gira la aeronave e imprime máxima potencia a los motores. Las hélices comienzan a rotar cada vez con más velocidad y el hidro inicia una nueva carrera a lo largo de la bahía.

—¡Arriba! ¡Arriba, vamos! ¡Arriba, coño!

La gente vibra de emoción. Vuelven a agitarse pañuelos y a volar sombreros en el aire. El griterío es constante, pero hasta la nave solo alcanza un leve murmullo.

—¡Arriba, vamos! ¡Arriba! ¡Ahora!

A cien metros del promontorio, el *Plus Ultra* empieza a elevarse. Enseguida, da una vuelta sobre la muchedumbre que ha acudido a despedirlo y pone rumbo hacia la isla de la Sal, en Cabo Verde, para seguir luego hacia Porto Praia, segunda escala del raid.

Es la primera vez que hacen esta ruta. Todo es insólito, todo es novedad: aguas, cielo, tierras… una intrépida aventura llena de emociones y peligros. EL *ABC* ha recogido las palabras del comandante: «Muéstrase optimista respecto al resultado del raid, pensando llegar a Cabo Verde a la hora del crepúsculo».

—¿Qué tal funciona el goniómetro? —vocea Franco.

—¡Perfecto! Tengo las señales de Las Palmas y Tenerife —le contesta Ruiz de Alda al cabo de un rato, hasta que puede hacerse oír bajo el rugido de los motores.

El mar se dilata ensortijado, un vaivén plomizo de espumas y olas cortantes. Sopla el viento de popa y eso ayuda a ganar velocidad al hidroavión, que planea a una altura de doscientos metros. Si ascendiera más alto, el viento sería más suave.

—Con este alisio nos vamos a ahorrar una hora por lo menos —le dice Durán a Alda, que sigue afanado en sus aparatos de navegación.

—Tenemos viento del noroeste de unos treinta y dos kilómetros de intensidad —le contesta.

—Seguramente lo llevemos durante todo el vuelo.

—Sí, me parece que sí.

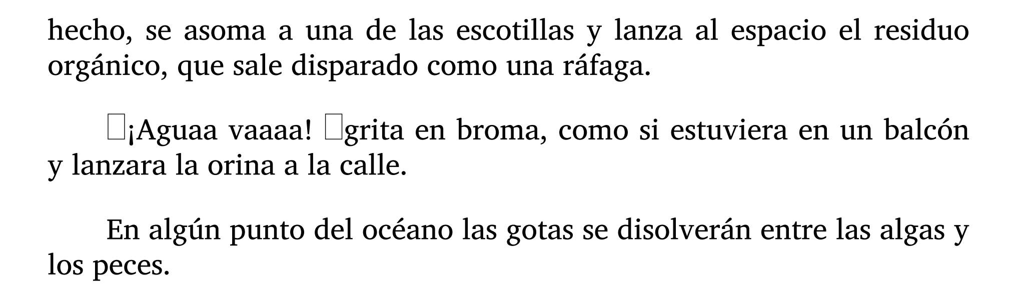
Rada, con ojos de lince, vigila los motores, atento a cualquier incidencia.

El *Plus Ultra* vuela a unos 180 kilómetros por hora. Navega bajo un mar de nubes con Ramón a los mandos en su clásica postura de ave rapaz. No mueve ni un músculo y nada lo distrae. Rostro impasible. Guarda una actitud de absoluta concentración. No deja que nadie le coja el relevo; sólo, en contadas ocasiones, se lo pasa a Durán, que es un excelente piloto. Durán conoce al comandante y sabe de sus manías y obsesiones; además, sospecha que no le ha hecho demasiada gracia que un piloto de la Marina los acompañe en el raid. Son, sin embargo, amigos y nada enturbia esta relación.

El cielo aparece cada vez más nublado y se ha perdido bastante visibilidad. El alisio sigue soplando. El hidroavión mantiene su rumbo hacia la isla de la Sal, situada en un archipiélago que no conocen, en un punto del Atlántico que es etapa obligada hacia América, ya que no se ha construido aún una aeronave que sea capaz de realizar un vuelo sin escalas para tan larga distancia. Siguen transcurriendo los minutos bajo el sonido continuo de los motores. Da tiempo para pensar, conversar, tumbarse un rato y tomarse un descanso; da tiempo también para cumplir con las necesidades fisiológicas, tanto de manutención como con esas otras de más ínfima catadura.

Son casi diez horas de vuelo a través del océano, con la costa de África a babor, lejana e invisible. Diez horas en una etapa de mil setecientos cuarenta y cinco kilómetros, volando en una ruta que muy pocos aviones han realizado. El *Plus Ultra* será el segundo avión en toda la historia que acuatice en Porto Praia. Aquí esperan el *Alsedo* y el *Blas de Lezo* con los repuestos y el combustible.

A Durán le entran ganas de orinar. Lleva un buen rato aguantándose, pero ya no puede más. Ha bebido mucha agua y ha acumulado mucho líquido. Se retira discretamente hacia la trasera del hidro, haciendo equilibrios según avanza por el estrecho pasaje. El zumbido del motor produce vibraciones. No es una faena cómoda orinar a doscientos metros de altitud en un cubo, pero es una necesidad imperiosa y se dispone a vaciar la vejiga. Cuando lo ha



hecho, se asoma a una de las escotillas y lanza al espacio el residuo orgánico, que sale disparado como una ráfaga.

—¡Aguaa vaaaa! —grita en broma, como si estuviera en un balcón y lanzara la orina a la calle.

En algún punto del océano las gotas se disolverán entre las algas y los peces.

Son las diez de la mañana.

El vuelo sigue siendo cómodo, sin turbulencias, sin vientos. Ramón no se cansa y disfruta pilotando. Hace una hora que se han cruzado con el *San Carlos*, un transatlántico español con el que se han puesto en contacto. A través del radiotelégrafo le piden su posición: «Aquí, hidroavión, raid bueno. Ruégole situación y adónde va y de dónde viene». Desde el *San Carlos* le transmiten los datos solicitados de latitud y longitud y les hacen llegar sus mejores deseos para que concluyan felizmente el viaje.

A Durán se le abren ahora las ganas de comer algo. Busca entre las provisiones, pues los víveres son intocables y se guardan solo para un caso de emergencia. Si el hidroavión, por causa de cualquier fallo mecánico o pérdida de combustible, tuviera que acuatizar y quedar a la deriva en medio del océano, esos víveres podrían salvar la vida de los tripulantes hasta que se llevara a cabo el rescate. Ramón es muy meticuloso y estricto con esto.

Pero ahora son unos *sándwiches* y unos huevos duros los que Durán empieza a devorar en compañía de Alda. A ambos les satisface la comida, no así a Franco, que parece un camaleón que se mantuviera solo del aire. Su extrema concentración en el trayecto y su afán de triunfo parecen aislarlo de otras realidades más cotidianas.

—¡Qué bien que sienta! —exclama Alda en voz alta para ser oído. Acaba de tomarse un huevo duro y paladea ahora un *sándwich* de jamón.

—¡Y que lo diga! —responde Durán.

Pablo Rada se ha enterado del convite que se están dando los dos oficiales. Entre risas, asoma la cabeza en el interior del avión y hace gestos con una mano solicitando su parte. Durán le pasa un huevo duro que Rada aniquila sin piedad. Esboza muecas de satisfacción y la emprende ahora con el *sándwich* que acaban de darle. Mastica con premura y deleite, limpiándose con el envés de la mano la comisura

de la boca.

—¿Hay algo más?

—Confórmese hasta Porto Praia —le dice Alda, que pone sus manos sobre la boca, a modo de bocina, para que las palabras le lleguen con más facilidad.

Han comido y disfrutado con la frugal colación. No conviene llenar demasiado los estómagos. El vuelo exige sus sacrificios y han de respetar sus reglas.

Le llevan a Ramón un huevo duro, pero, imperturbable, lo desprecia, como si con él no fuera la comida.

—Comandante, hay que tomar algo —le dice Rada, que ha reptado por el interior del hidro para llegar hasta la cabina.

—¡No, no me apetece!

Las hélices giran con un sonido monocorde y Ramón sólo mira atento hacia delante, hacia el infinito, inmerso en sus pensamientos. Al cabo de un rato, vuelven a insistir. Entonces, a regañadientes, Franco acepta y se lleva a la boca un *sándwich*, pero mastica sin deleite alguno, casi por obligación, sin cambiar el gesto, como si fuera una estatua inanimada.

—¿Cómo les gusta tanto comer? —masculla, pero nadie lo ha oído.

En el interior del hidro, Alda y Durán descansan un poco mientras Rada, con las manos manchadas de grasa, viene de comprobar si los cables que tuvo que cambiar en Las Palmas siguen en perfecto estado. Es tan estrecho el pasaje hasta allí que se ha de ser un verdadero contorsionista para llegar hasta los timones, punto donde se produjo la rozadura.

—¡Todo bien! —les informa.

Rada no para un momento. Está de aquí para allá, asomado a la escotilla, vigilando los motores, poniendo el oído por si escucha algún sonido alarmante que pueda indicar un fallo mecánico. Es delgado, ágil, no tiene problemas para arrastrarse dentro del *Plus Ultra* en dirección a la proa y, de inmediato, a lo más angosto de la popa. Parece una ardilla.

El mar está bastante movido. Detectan algunos buques e intentan

contactar con ellos. Incluso reciben un telegrama del gobernador de Port Etienne, ciudad de Mauritania situada a medio camino de Cabo Verde. También otro telegrama de españoles que trabajan en una factoría de la que no han oído hablar nunca.

—¿Conoce Villa Cisneros? —pregunta Alda.

—Ni idea —le responde Durán.

—Nos mandan un mensaje de aliento.

—Quizá sea una pesquería.

—Pues no sé…

Poco después, señales de otro barco.

—Un buque alemán: el *Arthus*. ¡Debajo! —explica Alda y hace un gesto con un dedo señalando el suelo del hidro.

—¿Quéee?

—¡El *Arthus*! ¡Debajo!

—¡Ah!

El *Arthus* transmite la situación del *Plus Ultra* a Porto Praia. Inician a partir de ahora un contacto permanente con él.

Rada ha ido ahora a fumarse un cigarrillo. Repta otra vez por el interior del fuselaje y, tras cruzar por el estrecho pasadizo, llega a la proa. Desde allí, con Ramón a su espalda en la cabina, exhala el humo de un cigarro que le sabe a gloria. El viento fresco sopla en su rostro y agita sus cabellos con fuerza. Después deja su puesto a Alda, que tiene grandes dificultades con su cuerpo para serpentear hasta la proa. A veces se queda medio encajado hasta que por fin consigue pasar un hombro, deslizar un brazo, traspasar el abdomen, la última pierna… y un suspiro de alivio. Durán es el último en visitar la improvisada «sala de fumadores». Desde ella hace gestos a Ramón, que continúa impasible en su puesto.

Alda sigue recibiendo en el goniómetro señales de varias estaciones fijas y móviles. Estas últimas proceden de barcos. «Seguramente el *Blas de Lezo* y el *Alsedo*», piensa. No tarda en producirse un avistamiento.

—¡La isla de la Sal! —vocea Franco con entusiasmo.

Desde la escotilla de motores Durán trata de vislumbrar los rompientes de la isla.

—Se ve muy mal —dice.

Una nube de partículas de polvo procedente de las costas africanas impide distinguir con nitidez los contornos del archipiélago; sin embargo, enseguida, el *Plus Ultra* sobrevuela las islas de Boa Vista y Mayo. Pasa sobre ellas en dirección a la de Santiago, ya muy cerca, para tratar de acuatizar en Porto Praia. El viento sopla con fuerza y se producen intensas turbulencias que cimbrean el hidroavión como si fuera una cáscara dentro del agua. Franco rodea la isla en busca del puerto.

—¡Ahí abajo!

El corazón late deprisa. El triunfo en esta segunda etapa se encuentra ya al alcance de la mano. Son las cinco y veinticinco minutos de la tarde. El *Plus Ultra* sigue moviéndose de un lado a otro, soportando la tensión de los vientos.

Se inicia el descenso.

Enseguida, distinguen al *Blas de Lezo* y al *Alsedo*, que se hallan fondeados en el muelle. El entusiasmo se refleja en los rostros y se ensanchan los estómagos y los pulmones. ¡Lo han conseguido! Mañana todos los periódicos sacarán grandes titulares. Ramón Franco se siente un hombre importante. ¡Lo han conseguido!

—¡Vamos allá! —exclama.

El mar se mueve embravecido, con olas crecientes y muy rápidas que dificultan el acuatizaje. A veinte metros del agua, el *Plus Ultra* experimenta un ligero desequilibrio que Ramón compensa perfectamente.

Diez metros tan solo… seis, cinco, cuatro, tres…

…el impacto del casco contra la superficie del mar relaja los músculos y hace que las gargantas emitan un grito de alegría.

En el trayecto hasta la boya de anclaje, los tripulantes terminan empapados, pero henchidos de felicidad.

Capítulo 21

El dilema del despegue

La escala en Porto Praia va a durar tres días.

La isla es una colonia portuguesa desde finales del siglo XV y está habitada por unos pocos europeos y una mayoritaria población indígena. El *Plus Ultra* es la segunda aeronave que llega hasta aquí, ya que cuatro años antes lo había hecho el *Lusitania* de Gago Coutinho y Sacadura Cabral. Ramón, recordando su gesta, ha enviado un generoso telegrama al primero:

Al renovar su gloriosa ruta, poniendo en práctica sus sabios principios de navegación aérea, le enviamos un efusivo saludo: La tripulación del avión Plus Ultra.

Coutinho también le ha respondido.

Felicitándole por la victoria ya alcanzada, le envío mis más conmovidos votos por el éxito de su próxima formidable etapa, que es todavía inédita. Firma: Gago Coutinho.

El recibimiento en Porto Praia ha sido muy cálido. El gobernador es un hombre generoso y cortés que se deshace en atenciones con los cuatro aviadores. Ya desde el primer día, no han cesado en ningún momento. Les ofrecen las mayores comodidades y los agasajan con comidas y banquetes exquisitos. Los han llevado a una función de cine, en donde han sido aclamados y admirados por todos.

Realizan también varias visitas por esta isla paradisíaca cuya zona central está poblada por vastos y frondosos bosques en los que abundan los manantiales y otros cursos de agua. Hay escarpadas montañas y carreteras sinuosas que bordean hondos precipicios por donde los han conducido a toda marcha en varios automóviles. Casi, entre tanto viaje turístico, se han olvidado de su próxima etapa, que es la etapa magna de este raid.

El *Plus Ultra*, mientras, danza solitario en la bahía, en la que destaca un alargado islote deshabitado combatido por las olas.

—Sujétese bien —le dice Franco a Durán, que se ha puesto de pie

sobre la canoa que los transporta hasta el hidro.

—Demasiado oleaje, mi comandante —le responde.

—¡Malo! ¡Malo! —ensaya un gesto de preocupación y tira una colilla por la borda.

La canoa se acerca al *Plus Ultra*. Rada gesticula con los brazos desde la cubierta. Tiene una llave inglesa en la mano derecha. Lleva aquí varias horas, revisando los motores y comprobando las hélices. Trata de mantenerse en equilibrio sobre el constante trasiego del mar.

Ramón, durante este corto trayecto a través de la bahía, les ha ido contando que se ha comunicado con el rey y que le ha dado completas explicaciones de las incidencias de esta segunda etapa. Don Alfonso se ha mostrado muy satisfecho y les envía sus saludos y buenos deseos. Todo el mundo está pendiente de ellos. La prensa se desvive.

—¿Cómo va esa revisión? —pregunta Alda en cuanto sube a la nave.

—Mi capitán, he encontrado varios fallos.

Ramón compone una cara un tanto hosca.

—Diga.

—El cable sigue rozando y la madera de la hélice trasera está algo abierta.

—Habrá que usar el repuesto.

—Estoy en ello.

—¿Y las válvulas?

—Perfectas.

Pablo, incansable, se muestra eficiente y comprometido con su trabajo. La ilusión por llegar a Buenos Aires y completar el raid lo mantiene en pleno estado de vitalidad. Se apresura a continuar con su tarea y se pone de inmediato con el cambio de hélice. Le ayudan dos operarios del *Alsedo*.

Sobre la cubierta, entre la carlinga y las alas, conversan los tres oficiales. Ramón está preocupado y no anda con buenos humos. Le da vueltas al problema del combustible, asunto clave en la tercera etapa

que van a emprender en cuanto todo esté dispuesto. Se juegan mucho, muchísimo, pues han de cruzar el peligroso océano Atlántico y quieren hacerlo sin escalas hasta Pernambuco para acuatizar en el puerto de Recife. Son casi tres mil cuatrocientos kilómetros —a no ser que hagan escala en Fernando de Noronha— y van a necesitar, al menos, cuatro mil litros de gasolina y benzol, ya que no pueden arriesgarse a quedarse sin esencia en medio del océano si se diera el caso de una circunstancia imprevista.

—Vamos dentro —dispone Ramón.

Bajan al interior del hidro y Ramón comienza a mirar por todos lados. Revuelve aquí y allá, cambia objetos de sitio, escudriña en los rincones, coge cajas entre las manos… Alda y Durán ya conocen su modo de pensar. El comandante padece una obsesión incurable con este asunto del peso. Ellos no ignoran la importancia que tiene el ajuste de la carga, pero es que Ramón llega en su manía hasta límites insospechados.

—¡Aquí hay que empezar a sacar cosas! —ordena.

Durán, como estaba pactado, no viajará en esta etapa. Se siente triste, frustrado, porque sabe que no completará todo el raid en el *Plus Ultra*. Luego volverá a subir en la siguiente etapa, pero se habrá visto privado de la más arriesgada y larga de todas. También la más gloriosa. No será lo mismo.

—Necesitamos aligerar. Con esta carga y esta continua marejada no vamos a poder levantarnos —advierte Ramón mientras la emprende con el equipaje.

El hidro, en efecto, se zarandea constantemente y resulta difícil no desequilibrarse. Más de uno da un traspié y está a punto de caerse. Rada, arriba, lucha para ajustar la hélice de repuesto entre vaivenes.

—Solo cinco kilos para los tres —sentencia Ramón.

—¡Comandante…! —protesta Alda.

—¡Cinco kilos! —recalca.

Ramón coge ahora el almanaque náutico y deja solo los meses de enero y febrero, librándose de los otros.

—¡Para qué necesitamos el resto del año! —se ríe.

Varios marinos del *Alsedo*, que los ayudan en la descarga, van transportando todo a una canoa para llevarlo después al buque.

—¿Qué hacemos con estas herramientas y los repuestos de los motores? —pregunta Durán.

Ramón le dice que se los lleven también y que dejen solo las piezas más pequeñas. Manda hacer lo mismo con varias bombas de humo, las cajas del sextante y el cronómetro, las reglas de dibujo, las cartas marinas, una brújula y sus soportes, la tapa de la torreta posterior… Va quedando únicamente lo indispensable, aunque algunas de sus decisiones impliquen un cierto grado de riesgo.

—¡Cómo vamos a prescindir de la hélice trasera, mi comandante! —le espeta Durán.

—¡Fuera también! Son cuarenta kilos menos.

—Pero…

—¡Nada! ¡Fuera también!

Se adentra hacia la cola del hidro y rebusca más material. Saca unas cuantas cosas más y, al cabo de un rato, dándose otra vuelta por todos los rincones y recovecos, pone fin a la pesquisa. Ha conseguido eliminar bastante, pero, cuando se hace el pesaje de lo que queda, la carga asciende a tres mil setecientos kilos.

—¡Mucho aún!

Al día siguiente, zarpa el *Alsedo* hacia la isla de Fernando de Noronha con Durán a bordo. La despedida es emotiva y triste al mismo tiempo. Se abrazan y se desean suerte.

—¡Nos vemos pronto! —remata Durán mientras asciende por la pasarela del *destroyer*. Acodado después en ella, observa con melancolía el *Plus Ultra*.

Por la tarde, Ramón vuelve a la carga.

—¡Tenemos que quitar otros cuantos kilos! —dice.

Y, metido otra vez dentro del hidro, la emprende ahora con las fundas de las hélices, las bombas y embudos, las anclas…

—¿También las anclas? —se inquieta Alda.

—Lo sé, lo sé… pero vamos a correr el riesgo.

Ramón es tan minucioso que revisa hasta el botiquín y quita los envases a los frascos. También expurga varios blogs de notas y prescinde de unas cuantas botellas de los víveres.

Se pesa todo y ha conseguido rebajar setenta y cinco kilos, con lo que el *Plus Ultra* llevará ahora tres mil seiscientos veinticinco kilos de carga.

A Ramón no se le queda de todos modos muy buena cara.

—¡No se puede quitar más! —concluye.

Pero a Alda, que parece haberse convertido ya a la religión de Ramón, se le ocurre mencionarle la correspondencia que llevan a Buenos Aires y la copa de oro que la Sociedad Colombina ofrece como regalo al presidente argentino.

—¡Ah, el copón! —exclama.

Y rebusca la citada copa entre las sacas de correspondencia y, una vez hallada, abre el estuche y la extrae de él.

—La llevaremos así, desnuda. ¡Qué coño! ¡Fuera el estuche!

Entre otras visitas turísticas por la isla y estos menesteres se pasan un par de días. El gobernador los sigue atendiendo con extrema generosidad.

—No me gusta nada este mar —reconoce Ramón junto al muelle.

—Ni a mí tampoco. ¿A ver cómo hacemos para elevarnos? —protesta el capitán.

El *Plus Ultra* cabecea de uno a otro lado enfrente de ellos. Rada está sobre la cubierta haciendo labores de mantenimiento. Tiene entre las manos una pieza de recambio y unos tornillos.

—Pablo es el mecánico más trabajador que conozco —afirma Alda.

—Pablo es un fuera de serie —lo elogia Ramón.

Junto a ellos se encuentra el oficial comandante de Puerto del archipiélago y dos oficiales del *Blas de Lezo*, que sigue anclado en la bahía a la espera de recibir instrucciones. No ha partido aún hacia Fernando de Noronha porque, debido a que en Porto Praia no hay

ningún buque apropiado, permanece aquí por si fuera necesario prestar alguna asistencia al hidro.

Uno de los oficiales se dirige a Ramón.

—Mi comandante, entonces ¿cómo ve el despegue?

—Aquí no vamos a poder salir —declara terminantemente—. Necesitamos mar plana y mayor espacio. Por lo menos dos mil metros para ganar velocidad —concluye con cierto malhumor.

—¡Cálmese, mi comandante! Si hay que buscar otro sitio, lo buscamos. Ya lo hicimos en Las Palmas —sugiere Alda.

—Es que no va a haber más remedio que hacerlo. ¡Más trabajo y más retraso!

—Lo que no podemos hacer es descargar ahora el avión, llevarlo todo al *Blas de Lezo*, volar a la isla de San Vicente, volver a cargar y partir hacia Noronha. Esta idea no nos sirve.

—¡Ya está desechada! Eso sería perder mucho tiempo.

Convencidos de las dificultades para despegar en Porto Praia, emprenden al día siguiente una expedición hacia el sur de la isla. Navegan en una canoa a la busca de una ensenada o un recodo que ofrezca unas condiciones idóneas: aguas tranquilas y un espacio de suficiente largura para que el *Plus Ultra* pueda alzar el vuelo. Sin embargo, no encuentran ningún lugar que les convenza.

—Mi comandante, tenemos ya poca gasolina y hay que dar la vuelta —le dice el piloto a la altura de Punta Preta, después de más de dos horas de navegación.

—Dela entonces —le responde con aire pensativo.

Vuelven por la tarde, dispuestos a recorrerse entera la isla de Santiago si es preciso. Los acompaña también el oficial comandante del puerto. Toman rumbo sur de nuevo y navegan junto a la costa, inspeccionando, entre sus rocosos entrantes y salientes, cada palmo de mar y tierra. Hasta Punta Preta el océano se muestra agitado y la canoa se azora entre las olas, pero, una vez doblado este enclave, las aguas se remansan y el viento sopla con más suavidad.

—Esta parte está más resguardada —reconoce Alda.

—Sí, pero aquí el alisio no azota.

Siguen navegando más al sur hasta que Ramón detiene la vista en una amplia ensenada muy protegida del arrastre de las olas. Le preguntan al comandante de la isla y les responde que el lugar es conocido con el nombre de la Barrera del Infierno. Parece que dispone de unas buenas condiciones para intentar el despegue, aunque la ausencia de viento pueda convertirse en un grave inconveniente. El *Plus Ultra*, además, va cargado con muchos litros de combustible, junto con los enseres propios, los repuestos y los tripulantes.

—Vamos a traer aquí el *Plus Ultra* —decide, sin embargo, Ramón.

—¿Nos arriesgamos?

—No nos queda otro remedio.

Inspeccionan toda la Barrera del Infierno y calculan la distancia necesaria para remontar el vuelo. El espacio es amplio, tiene un buen recorrido y mar plana.

—Creo que nos sirve —sentencia Ramón que, desde la canoa, y en pie ahora, otea todo el contorno de la costa en esta zona de la isla.

—¿Mañana entonces? —inquiere Alda, que se está fumando un cigarrillo que acaba de liarse.

—Sí. Lo remolcamos esta noche y salimos al amanecer. ¡No podemos perder más tiempo!

—¿Quiere que lo remolquen?

—Sí —le responde a Alda, que traza volutas de humo en el aire—, así ahorramos combustible y reservamos los motores. Con esta canoa podremos hacerlo.

Regresan a Porto Praia, decididos a pernoctar en el *Blas de Lezo* esa noche y remolcar el *Plus Ultra* hasta la Barrera del Infierno en vez de navegar con él hacia su punto de despegue.

La cena en el *Blas de Lezo* es deliciosa. Conversan y se acuestan un poco más tarde de las nueve.

A las doce de la noche, casi sin haber pegado ojo a causa de los nervios, se levantan de la cama.

El *Plus Ultra* también se despereza.

Capítulo 22

Barrera del Infierno

El mar resplandece como un espíritu en desasosiego.

Los reflectores del *Blas de Lezo* iluminan la superficie rizada de las aguas mientras Ramón Franco, desde la carlinga, va dando órdenes para que la navegación resulte lo menos complicada posible. El *Plus Ultra*, amarrado a la canoa, experimenta constantes bandazos. Progresan lentamente y se aproximan a la boca del puerto: el mar se adentra con fuerza en la bahía y las olas chocan con ímpetu contra el casco. Llegan entonces a las inmediaciones del faro, cuyo haz de luz corta como una navaja la oscuridad nocturna. El *Blas de Lezo* navega detrás a escasa potencia, acompañando la maniobra de remolque, cada vez más lenta a causa del persistente oleaje.

La canoa avanza bajo el ruido envolvente de los motores. Tira con fuerza de su pesada carga. Al doblar el promontorio del faro, se rompen varias sogas y es necesario volver a unirla con el hidro. Se acerca la canoa para que sus tripulantes amarren nuevas cuerdas y puedan seguir remolcándolo. No es tarea fácil. El *Plus Ultra* se balancea en un vaivén descontrolado; hay que hacer equilibrios sobre la proa para no caerse al agua mientras las luces de los reflectores manchan los contornos, impidiendo, con sus sombras y reflejos, una visión clara durante el desarrollo de la operación. Pablo Rada, junto con varios marinos del *Blas de Lezo*, se encarga de uncir la canoa con la aeronave.

—Deme ese cabo —le pide a uno de ellos.

—Esto se mueve mucho.

Se mueve tanto que da un traspié y está a punto de precipitarse en el agua. Ha logrado sujetarse en el borde de la embarcación, pero se ha quedado con medio cuerpo fuera.

—¡Ayúdeme!

—Hay que andarse con mucho cuidado —le dice Rada, que lo agarra de un brazo y tira de él con energía—. ¡Vamos, hombre, arriba!

Consigue subirlo a bordo. Se ha mojado el pantalón hasta las rodillas.

—¿Se ha hecho daño?

—Un golpecillo.

—Sigamos entonces. Tenga, sujete aquí —le pide Rada, dándole la cuerda.

Con dificultad, entre el sube y baja de las olas, consiguen realizar el amarre. Enseguida, la canoa vuelve a tirar del *Plus Ultra* en dirección a la Barrera del Infierno. Doblan Punta Temerosa hacia estribor y sortean las rocas y los riscos que sobresalen de las aguas, en los que la espuma se deshace con un sonido efervescente. Ramón va completamente mojado, lo mismo que Rada, que siente la frialdad de las ropas empapadas contra la piel de su cuerpo.

Pero las olas no amainan su empuje rabioso y los amarres quedan sometidos a una violenta tensión. Al llegar a mar abierto se incrementa la sacudida y, a causa de la extrema tirantez de las sogas, peligran las cornamusas del hidro, en riesgo de desprenderse de la cubierta. También las alas sufren los embates del oleaje y chocan a veces contra la superficie del mar cuando la nave se escora en exceso.

—¡Gire un poco! —grita el comandante al piloto de la canoa.

Casi no lo oye.

—¡Gire a babor! ¡A babor! —vuelve a insistir

El piloto, al fin, hace girar la nave, que remolca con lentitud el *Plus Ultra* y bordea toda la costa de la isla. Ramón teme que se resienta también el fuselaje; sin embargo, prefiere este método antes que tener que navegar por su propia cuenta, ya que la etapa decisiva y más peligrosa del raid le exige todo el ahorro posible de combustible.

Precisamente, dos días antes de esta etapa crucial en la travesía del Atlántico, dejaron bien asentadas algunas ideas sobre este asunto del carburante. No fue la primera vez que lo hablaron ni iba a ser la última, pues tiene una enorme importancia. Fue Alda el que lo sacó de nuevo.

—Vamos a tardar por lo menos dieciséis o diecisiete horas hasta Pernambuco —calculó mientras caminaban por el muelle de Porto Praia a mediodía.

—Exacto.

—Con los tanques a tope de combustible, como sabe, tenemos para casi dieciocho horas de vuelo.

—Todo depende de si soplan los alisios, que nos pueden hacer ganar por lo menos una hora.

—Sí, pero el retraso en Canarias… —objetó—. Hemos perdido la luna llena y no vamos a poder volar por la noche.

—Eso ya lo sé. Pero, ¿quién asegura que no podamos volar de noche?

—¡Comandante! —se quedó mirándolo con aire de incredulidad.

—Julio, si queremos cruzar el Atlántico sin hacer escala en Noronha, no nos queda más remedio que salir por la tarde y arriesgarnos a volar de noche para acuatizar por la mañana en Pernambuco.

—¿Sabe lo que está diciendo?

—Sí, perfectamente: asumir el riesgo.

—Eso no es posible.

—¿Y por qué no?

—Lo sabe mejor que yo, mi comandante.

Franco se puso en jarras.

—Bueno, bueno, hay también otra opción: partir a medianoche y llegar de día a Pernambuco.

—¡Es casi lo mismo!

El *Plus Ultra*, como cualquier otro hidroavión, corría el riesgo de una avería en pleno vuelo, algo nada difícil que podría obligar a un acuatizaje nocturno en un mar oscuro lleno de peligros. No podían aventurarse tampoco a llegar de noche a Pernambuco, porque el desconocimiento del puerto de Recife y la posibilidad de chocar contra alguna embarcación allí fondeada lo hacían inviable.

—Tendremos que arriesgar —insistió, sin embargo, el comandante Ramón Franco—. El mérito del raid no será igual si hacemos escala en Noronha.

—Nadie lo duda, pero el peligro es muy alto. ¿Merece que lo intentemos?

Ramón, pensativo, se debatía en su interior con este dilema.

—¡Claro que lo merece! Ya sabe que Coutinho y Cabral hicieron un vuelo lleno de escalas y tuvieron que cambiar tres veces de avión —le recordó—. Nosotros vamos a terminar el raid solo con el *Plus Ultra*. Sería además un éxito cruzar el Atlántico de un tirón.

Entre la isla de Fernando de Noronha y Pernambuco hay una distancia de quinientos cuarenta kilómetros, lo que supone unas tres horas y media más de vuelo. El problema radicaba en la luz, solo en la luz, la del sol y la de la luna, porque el suministro de combustible estaba garantizado. De no haber perdido la luna a causa del retraso en Canarias, ellos sabían que habrían conseguido realizar la proeza.

—¡Pues claro que sería un éxito! —contestó Alda, gesticulando al mismo tiempo con cierta exageración—. Incluso, aunque tengamos que hacer escala en Noronha, habremos logrado el objetivo.

—Lo sé, capitán, eso lo sé… pero vamos a arriesgarnos a salir de noche.

La osadía de Ramón era proverbial. Todos lo sabían, todos conocían su afán de distinción y de consumar actos que nadie se atrevía a llevar a cabo. Ruiz de Alda, a pesar de sus reticencias, lo miró ahora con unos ojos llenos de confianza.

—Me pongo a sus órdenes, mi comandante.

Ramón esbozó un gesto satisfecho.

—Ganaremos casi una hora más de día volando hacia occidente. Serán dos horas de noche más o menos, porque el resto del vuelo lo haremos con la luz del sol. ¡Vamos a intentarlo!

Volvieron a hablar de ello por la tarde, mientras el hidroavión, anclado en la bahía de Porto Praia, soportaba el fuerte oleaje. Ramón no ha parado de darle vueltas al asunto, de sopesar posibilidades, de valorar riesgos; a la vez, ha seguido buscando aún bajo la cubierta algún objeto innecesario para aliviar, aunque sea en unos gramos, la carga.

Pablo Rada, por su parte, ya había dejado todo a punto, todo revisado, sin nada que pudiera poner en peligro la etapa decisiva del

raid. El *Alsedo*, con Juan Manuel Durán a bordo, el gran sacrificado, navegaba entretanto hacia un punto intermedio del Atlántico. Desde ahí dará cobertura al *Plus Ultra* y le hará señales con el goniómetro.

El día anterior al remolque del *Plus Ultra*, tras las dificultades encontradas para un despegue en Porto Praia, no tuvieron más remedio que desechar la idea de salir de noche en su tercera etapa. Ramón, fastidiado, no paraba de lamentarse. Ahora, mientras el *Blas de Lezo* los ilumina con los reflectores en su travesía hacia la Bahía del Infierno, piensa en esa luna imposible que se habían dejado abandonada en el puerto de Gran Canaria.

Llevan ya varias horas en medio del mar, costeando hacia su destino en esta penúltima noche del mes de enero. Se nota el cansancio en los cuerpos, que apenas han dormido. Les espera un viaje largo y tenso, peligroso, un viaje que, salvo los portugueses, nadie ha realizado jamás.

A Rada, que se ha metido dentro del hidro, se le cierran los párpados. Aprovecha y se tumba un rato sobre el incómodo fuselaje. Alda, sentado cerca de él, intenta dormir un imposible sueño bajo el rezongueo de las olas. Ramón soporta en la carlinga los latigazos del agua. Son hombres curtidos en la guerra de Marruecos, acostumbrados a la sobriedad y las penurias, construidos de materia mineral que no duerme, no come y no protesta.

Los motores de la canoa van dejando en el aire un parloteo que aturde los oídos. En la costa no se distingue ni una luz; es un espacio abrupto y solitario, y solo a lo lejos, muy lejos, allá en el centro de la isla, parece parpadear algún sonámbulo. Ramón mira a estribor y observa, entre sombras y vestigios en penumbra, los broncos acantilados, la espuma germinal de los rompientes que, a veces, iluminan los reflectores del *Blas de Lezo*. El océano es una lámina brillante en la que no flota ninguna otra embarcación.

Transcurre una hora más.

Son casi las cuatro de la mañana. Alda se asoma a la escotilla que hay bajo los motores y, en voz alta, se dirige a Ramón. Casi no lo oye, pero el capitán le vuelve a repetir la pregunta.

—¿Quiere una galletaaa?

Ramón levanta un brazo y le hace una seña de negación moviendo los dedos.

Alda se acuerda ahora de que Leopoldo Alonso, el fotógrafo desairado, le dijo en cierta oportunidad que el comandante parecía un «asperón y un erizo». ¿Se lo había dicho él o quizá se lo había contado Carmenchu? Lo cierto es que, a veces, Ramón puede dar una sensación de distanciamiento y frialdad, aunque luego sea muy extravertido, alegre y vividor, con una imprevisibilidad cautivadora y ocurrente.

Ramón, relajado, piensa ahora en el parte meteorológico que ha llegado desde Pernambuco. Tiene noticia de que en toda la costa del cabo de San Roque, en Brasil, hará buen tiempo, pero se anuncia también cielo cubierto, chubascos y mar rizado. Con tormentas y marejada, el cruce del Atlántico puede complicarse mucho. Es una ruta totalmente desconocida para ellos en la que los aparatos de navegación, sobre todo el goniómetro, cumplen una función esencial.

Mientras reflexiona sobre estos asuntos, la línea del horizonte va cobrando poco a poco un matiz gris azulado que la luminosidad matinal recorta sobre un paisaje de nubes deshilachadas.

Amanece en Cabo Verde.

La canoa lleva ya casi cinco horas de remolque desde Porto Praia. El *Plus Ultra*, detrás, es perseguido aún por los reflectores del *Blas de Lezo,* aunque la luz se vaya diluyendo entre las aguas.

—¡Estamos llegando! —vocean desde la embarcación.

Ramón alza la vista y distingue ya muy próximo el largo malecón de la Barrera del Infierno. Rada se ha asomado a la escotilla y lo mismo ha hecho Alda, que saca la cabeza en el cuarto de derrota. El viento clava alfilerillos en la piel de los rostros.

—¡Al fin! —exclama el primero.

—Sí, Rada, ha sido muy pesado. Tome, líese un cigarro.

Con el *Plus Ultra* fondeado en la Barrera, tras desamarrarlo de la canoa y disponerlo todo para el vuelo, los tripulantes se despiden de sus acompañantes y toman posiciones en el hidro. Antes se desayunan algunos ligeros alimentos y beben un poco de café.

El *Blas de Lezo* inicia la navegación hacia Fernando de Noronha.

Son las cinco y cincuenta y ocho minutos de la mañana en Cabo Verde.

Todo dispuesto para la etapa reina.

Comienza el sueño de atravesar el Atlántico.

Se encienden los motores y, al cabo de unos minutos, el *Plus Ultra* emprende la carrera a través de la ensenada.

—¡Allá vamos! —exclama un exultante Ramón.

Pero el hidro no consigue pasar de los cincuenta kilómetros por hora y no logra levantarse en el aire. Los ánimos se desinflan un poco.

—¡Seguimos llevando mucho peso y apenas tenemos viento! —se enfada Ramón.

Alda se ha quedado un poco apurado además, porque, mientras el hidro trataba de despegar, le ha dado un retortijón y se ha visto en la imperiosa necesidad de evacuar el vientre. Sale por la escotilla y arroja la inmundicia por babor.

—¡Ya llevamos menos carga! —bromea y se ríe, aunque nadie parece oírle.

—Si no lo conseguimos ahora, aplazamos el despegue para esta tarde, que el viento será más fuerte… aunque tengamos que volar de noche —matiza el comandante.

El *Plus Ultra* se aleja de la costa lo suficiente para ganar distancia. Las hélices giran con un ruido de abejas estremecedoras. Vibra todo el fuselaje. Se inicia la arrancada. Poco a poco se va ganando velocidad, segundo a segundo. Son la seis y diez de la mañana.

Segundo a segundo.

En el agua del océano queda una estela impresa.

El *Plus Ultra* remonta por fin el vuelo.

—¡Hurra! —es el grito unánime de Pablo, Julio y Ramón.

Capítulo 23

Conversaciones cruzadas

—¡No todo lo que reluce es oro! —insistió Ignacio Blanco mientras su nieto y Eva salían por la puerta del *CaféTortoni*.

—Pero, dígame, ¿a qué viene esa objeción? ¿Es que no le parece un vuelo heroico? —preguntó Raymond rascándose una ceja.

—Sí, heroico fue, y sobre todo con aquellos avioncitos de papel, pero hay algo que yo no le paso a Ramón Franco —lo dijo como si lo tuviera ahora mismo delante.

—¿El qué?

—Que fletara a Juan Manuel Durán por barco mientras él y los otros iban a cubrirse de gloria en la etapa más importante del raid.

—Ignacio, no me venga con esas, hombre, que es un tema muy manido.

—¡Y no cerrado!

—¿Cómo que no? ¡Durán no se subió en la Barrera del Infierno porque el avión llevaba muchísimo peso, hombre! ¡Y porque así había sido pactado de antemano con el ministro Cornejo!

—¡Vamos!, sabemos que Franco no se le cantó que un miembro de la Marinacompletara el raid. Ya sabe el pique y las broncas que había entre la Marina y la Aviación.

—Le digo que fue por el peso. Ramón estaba obsesionado con la carga.

—¡Claro que lo estaba, querido! ¡Claro que lo estaba! Pero, ¿no le parece que erró al llevar tanta nafta, sabiendo como sabía que no iba a llegar de un saque a Pernambuco? ¿Para qué tanta nafta entonces? Durán podría haber viajado en el *Plus Ultra* si Franco hubiera reducido esos litros de más.

—¿De más? Más bien era prevención. Imagínese usted, Ignacio, lo que hubiera supuesto extraviarse en el Atlántico sin combustible. Además, cuando llegaron a la Barrera del Infierno, no estaba tan claro que fueran a despegar al amanecer.

—Yo diría que estaba bastante claro. En la Barrera ya sabían que no iban a viajar de noche y que, por lo tanto, no les quedaba otra que hacer escala en Noronha.

—Entonces, ¿me está sugiriendo que Franco dejó a Durán a propósito?

—¡Sí, señor, eso es lo que creo! ¡Se lo juro por mis nietos! Y creo también que se cometieron algunas imprudencias —levantó la mano para llamar a un camarero—. ¡Tengo la garganta seca!

Pidió otro zumo. Raymond, enzarzado en la polémica, no prestaba ya atención a otro asunto que no fuera éste.

—Eso que dice es muy grave.

—¿Pero no va a tomar nada? —le preguntó Ignacio.

Raymond se quedó un rato pensativo, mirando fijamente al camarero.

—Bueno, tráigame a mí otro zumo de naranja —dijo al fin.

—Sí, señor, muy grave —retomó la conversación—. Le robó a la Marina que uno de sus oficiales completara el raid en el *Plus Ultra*. En cambio, la Marina se portó muy bien mandando el *Alsedo* y el *Blas de Lezo* para cubrir la ruta.

—Lo veo a usted muy convencido de lo que dice.

—Claro, pero mantengo mi respeto por Ramón Franco, un magnífico aviador. Sin embargo, esto no se queda ahí…

—¿Pero es que tiene usted más…?

Eva y Ernesto habían salido riéndose por la puerta del *CaféTortoni*, ya que a Ernesto se le había ocurrido bromear a costa de un cliente sentado en la barra cuyo rostro parecía hecho de pergamino.

—A mi abuelo le encanta este Café.

—¿Y a ti? —le preguntó Eva mientras empezaban a caminar por la Avenida de Mayo.

—¿A mí? Es un poco vejestorio, pero bueno…

—¿Es que no te gusta lo antiguo? ¡Mira que yo soy historiadora!

—¡Ah, estoy con una erudita!

—Sí, pero trabajo en una biblioteca. ¿Y tú a qué te dedicas?

—Soy ladrón de guante blanco.

Eva dio un respingo.

—¿Te lo creíste, eh? —ironizó Ernesto.

—Si de verdad lo fueras, no me mirarías con esa cara… ni me lo hubieras dicho. ¡Eres un bromista!

Los dos comenzaron a reírse.

—Me gusta tu sentido del humor —le confesó.

—Entonces, aparte de mafioso, ¿tienes otro oficio?

—Sí, por supuesto: en los ratos libres estudio medicina.

Paseaban sonrientes por esta histórica avenida de Buenos Aires, muy concurrida de gente a esas horas de la tarde. Hablaban muy animados, sin esa tensión característica, proclive a la timidez y reserva, de los que acaban de conocerse. Los dos se mostraban abiertos y confiados. A Eva le resultaba muy gracioso y poético, sensual incluso, el acento bonaerense de Ernesto.

Hacía bastante calor aún, un calor húmedo que sofocaba. Abandonaron la Avenida de Mayo y se internaron entre algunas calles; luego, tras caminar un buen rato, salieron a una gran plaza situada en la Avenida 9 de Julio: los chorros de una fuente ornamental pusieron en Eva un deseo inminente de sumergirse en sus aguas.

—¡Me metería ahí ahora mismo!

—¡Por mí podés intentarlo!

—Sería un escándalo público —bromeó.

Eva metió las manos y se refrescó la cara y los brazos.

Los dos se mostraban muy divertidos. Permanecieron allí un rato, sintiendo la frescura del agua, entre bromas y conversaciones intrascendentes.

—Mira allá —Ernesto señaló hacia su izquierda.

Enfrente, cruzando la inmensa avenida, destacaba una construcción singular. No se distinguía demasiado bien, pero parecía muy concurrida.

—¿Qué es aquello? —se admiró Eva.

—Vení conmigo y lo vemos.

Se dirigieron hacia una plazoleta y, nada más llegar, sintieron un ruido fresco de agua corriente de gran sonoridad. Producía una sensación reconfortante, como de bosque o selva o montaña entre espesuras. Encerrada en un semicírculo, y con una pasarela para adentrarse en ella, había una preciosa catarata.

—¡Oh, qué lujo! ¿De dónde ha salido esto? ¡Es increíble! ¡Ahora sí que me desnudo y me meto dentro! —exclamó Eva.

Había bastante gente, así que tardaron un poco en abrirse camino hasta el extremo de la pasarela.

El agua caía desmelenada entre las piedras. Una lluvia finísima, como un rocío suave, humedecía los rostros y los perlaba de gotitas refrescantes.

—¡Ah, qué gusto! —Eva se frotaba los brazos con satisfacción. Se mojaba el cuello y se pasaba las manos por los ojos—. ¡Es una maravilla!

—Es una réplica en miniatura de la Garganta del Diablo —le informó Ernesto.

—¿Y eso dónde está?

—En las cataratas del Iguazú. ¿Sabés?

Se recrearon unos minutos contemplando esa espléndida estructura acuática. El verano de Buenos Aires desaparecía junto a ella.

Tomaron de nuevo la Avenida de Mayo, dejando a su paso lujosos hoteles de época, viejos cafés, palacios del siglo XIX, teatros y modernos comercios ubicados en antiguos edificios.

—Supongo que sabés que por esta avenida, abarrotada de gente, pasaron los tripulantes del *Plus Ultra*. ¡La ciudad se volvió loca con

ellos!

—¿También te interesa el *Plus Ultra*?

En el *Tortoni* no había otro tema de conversación: el *Plus Ultra*.

—Sí señor, tengo que criticar algunas cosas que se hicieron muy mal —recalcó Ignacio Blanco.

—También yo soy crítico, por supuesto, ¡y debemos serlo siempre en esta vida!, pero hay cosas que no le paso a usted. Se lo digo con toda cordialidad, entiéndame. Usted no puede achacar a Franco la culpa de que Durán no hiciera la etapa atlántica.

—Ya se lo he dicho e insisto en ello. Pero hay más…

—Supongo que va a contarme —le interrumpió Raymond— que la tripulación no descansó lo suficiente, que se pusieron en ruta sin apenas pegar ojo, que tantos agasajos y banquetes les perjudicaron… en fin. ¡Todo eso me lo sé! ¡Pero ahí ha quedado el vuelo para la Historia!

—¿Y qué me dice de los despegues? Todo fue una chambonada, ni se preocuparon de planificar alguno. Si lo hubieran previsto, habrían amerizado en Gando y no en el puerto de la Luz; en la Barrera del Infierno y no en Porto Praia… ¿Cuántos días perdieron por esto?

—Es cierto, unos cuantos… pero todo lo fueron solucionando con cálculo y con buena fortuna.

—¡Desde luego suerte no le faltó a Ramón Franco! —Ignacio gesticulaba de modo ostentoso—. Pero podían haber hecho aún más grande la hazaña atravesando el Atlántico de un saque y en menos tiempo. Si hubieran salido el veintinueve de enero de la Barrera del Infierno, a las dos de la mañana, fíjese, ¡a las dos de la mañana!, habrían tenido luna llena y habrían llegado a Recife al atardecer, todavía con luz. ¿Cómo me justifica esto? ¿No es una falta de previsión? ¡Y luego va y le hace pagar el pato al pobre Durán y lo deja sin su gloria personal! ¡Fue un desconsiderado!

—Ya voy viendo que la tiene usted tomada con Ramón Franco.

—¡Por favor, querido, no diga eso! Franco fue un excelente aviador y su hazaña, memorable. Lo del *Plus Ultra*, con esos avioncitos de entonces, me parece una barbaridad. ¡Había que echarle mucho valor! ¡Y muchos huevos! ¡Muchos huevos! —recalcó—. Con perdón.

Raymond dio un trago a su zumo de naranja y se limpió la comisura con una servilleta. Se acodó en la mesa y miró fijamente a Ignacio, como si fuera a revelarle una confidencia.

—Hay algo, sin embargo, que voy a decirle: sin quitar méritos, que no debo hacerlo, es verdad que hubo un auténtico montaje alrededor. La Dictadura de Primo de Rivera necesitaba un baño de popularidad en aquellos difíciles momentos y, sin duda, el *Plus Ultra* se la proporcionó. ¡A todo hay que darle su justa medida! Sin la prensa, sin el fervor creado, sin Ramón convertido en héroe no hubiera sido lo mismo.

—La Dictadura necesitaba ese barniz, pero también Alfonsito XIII. ¡El rey estaba entusiasmado! ¡Cómo para no estarlo! ¡La que se montó en todas partes fue impresionante! Acá mismo, en esta avenida que da a la puerta de este Café, no cabía un alfiler. España salió muy reforzada con el raid.

—Bueno, duraría poco…

—¿Es que es usted republicano?

—A mí me dan igual esas zarandajas. Ni soy republicano ni soy monárquico. Creo que sería suficiente con un presidente de gobierno. Por cierto, y cambiando de tema, ¿ha visto usted el sextante de Franco?

—No está en exposición.

—Eso ya lo sé, pero he tenido la suerte de que me lo enseñen.

—¡Ah, sí! ¿Se lo han sacado del almacén?

—Me parece un despropósito que no esté en una vitrina.

—¡Ya lo creo! Yo también lo vi. Es un aparato muy valioso —Ignacio se aproximó al borde de la mesa.

—¡Sí, una pieza de museo muy golosa para un coleccionista! Me imagino entonces que conoce su historia…

—Claro, claro… Este… ¿pedimos algo para picar?

—Como le parezca. Ya se va haciendo tarde —miró el reloj—. Estos nietos nuestros ya tienen que estar a punto de llegar.

Ernesto le contaba a Eva que su abuelo se había pasado media

vida coleccionando objetos y recuerdos del *Plus Ultra*, que era un auténtico «fan» y que en su casa tenía un pequeño museo que había ido creciendo con los años. Le encantaba ampliarlo con nuevas adquisiciones y era capaz de pagar una fortuna por una baratija.

—Me crie entre esos objetos y las historietas de mi abuelo Ignacio —le dijo.

—El mío también es así. Se muere por una nueva pieza. Tiene una auténtica obsesión, lo mismo que mi padre, que colecciona discos. A raíz de este viaje, me he puesto bastante al día y, de hecho, me he venido leyendo en el avión el libro que escribieron Alda y Franco sobre el raid.

—¿Lo llamás raid? Eso solo lo hacen los sabelotodo.

Se echaron a reír.

—Ya estamos en el *Tortoni* —le señaló la puerta, a unos veinticinco metros de donde se encontraban—. Me has caído genial, muy interesante y divertida.

—Gracias. Yo me lo he pasado muy bien.

—Lástima que sea tan breve.

—Bueno, aún me quedaré unos días aquí.

—Pero tendrás que estar con tu familia.

—¿Tienes *Whatsapp*?

—Y móvil también —se rio.

Entraron en el *Tortoni*, tras haberse hecho unas llamadas perdidas para grabar los datos.

—Mirá, allí siguen como dos piezas de museo —bromeó Ernesto.

—¡Cómo disfrutan!

Se acercaron hasta la mesa.

—¡Vaya, cómo os estáis poniendo! —Eva se dirigió a su abuelo.

—Unas cosillas para engañar el estómago. ¿Qué tal lo habéis pasado? —le preguntó.

—¡Estupendamente! ¡Hasta nos ha dado tiempo a irnos a las cataratas del Iguazú!

Se sentaron, tomaron unas bebidas y unos *sandwiches* y departieron un rato.

Ignacio fue el primero en levantarse.

—No puedo menos que invitarlo a mi casa para que vea mi colección. ¿Qué le parece? —le propuso a Raymond.

—Estaré encantado.

—¿Qué tal mañana?

Cuando se despidieron en la puerta del histórico *CaféTortoni*, en la misma avenida que cruzaron los héroes del *Plus Ultra*, a todos se les quedó impreso el deseo de volver a verse al día siguiente.

Capítulo 24

La travesía del Atlántico

Desde Terranova a Lisboa el océano Atlántico es más estrecho, pero su travesía aérea no deja de ser por ello una aventura peligrosa. Ramón sabía de todos los vuelos anteriores, de su trascendencia y del renombre conseguido por los aviadores que los habían realizado. En 1919 se logró cruzar por primera vez el Atlántico Norte, unos cuatro mil kilómetros hasta Lisboa desde Terranova. Habían salido cinco aparatos, escoltados por sesenta y ocho destructores a lo largo de la ruta, pero de todos ellos solo llegó uno: el *Navy Curtys NC-4* del teniente Albert Cushing Read, que hizo escala en las Azores. Un mes después, el capitán Jhon Alcock y el teniente Arthur Whitten Brown recorrían los tres mil seiscientos treinta kilómetros que separan Nueva Escocia y Clifden, en Irlanda, y realizaban la proeza de atravesar el Atlántico sin escalas.

¡Qué rápidamente había evolucionado la aviación en solo dieciséis años desde aquel vuelo de los hermanos Wilbur y Orville Wright de unos doce segundos de duración! Claro, que los primeros pasajeros de la historia habían sido un pato, un gallo y una oveja a bordo de un globo Montgolfier.

Otros habían cruzado el Atlántico Norte, en avión o dirigible, antes que Ramón, pero el *Plus Ultra* iba a ser el segundo vuelo que hacía lo mismo sobre el Atlántico Sur, aunque con el mérito de hacer más kilómetros y usar un mismo aparato, algo que no habían conseguido los portugueses Coutinho y Cabral, a los que admiraba por su gesta de atravesar el océano. Ramón confiaba mucho en el *Plus Ultra*, el hidroavión más moderno y avanzado de su tiempo. Y Ramón amaba volar y aspiraba a convertirse en un hombre aureolado por la fama.

Tenía una confianza ciega en sí mismo y en su suerte; sabía además que sus alas no eran precisamente de plumas pegadas con cera, como las de Ícaro y Dédalo, los personajes de esa vieja leyenda mitológica en la que el primero, por acercarse demasiado al sol, vio como la cera de sus alas se derretía y, sin poder remediarlo, moría ahogado en el mar Egeo.

Las alas del *Plus Ultra* no estaban revestidas de plumas, sino sustentadas por dos potentes motores *Napier Lion* construidos en Inglaterra y provistos con depósitos para almacenar hasta cuatro mil

litros de combustible. Además, contaba con Julio Ruiz de Alda, encargado de los aparatos de navegación, y su infatigable Pablo Rada, el mecánico que lo idolatraba.

¡No, él no iba a ahogarse en otro mar Egeo!

El *Plus Ultra* había despegado de la Barrera del Infierno al segundo intento. Ahora se adentraba en las aguas oceánicas, en la soledad sin tierra, en un paraje acuático que el mundo antiguo había poblado de leyendas y peligros. Era el mismo océano que había surcado Colón en busca de las Indias occidentales, una hazaña que él iba a rememorar volando sobre las olas, cerca de las nubes. Se contaba que Atlas, el titán, había sido condenado por Zeus a cargar los pilares de La Tierra sobre sus hombros para separarla del cielo. En este espacio, en su carlinga abierta al viento y las tormentas o en el interior del aparato, viajan los aeronautas para llegar Más Allá, al otro lado del mundo, un trabajo exclusivo destinado a los héroes.

Son ya las seis y quince minutos de la mañana.

La isla de Santiago apenas se divisa desde la popa. Ramón sigue la derrota loxodrómica marcada en la carta de navegación que han trazado él y Ruiz de Alda. Esta derrota es una línea que une Porto Praia con Pernambuco y que, cortando los meridianos en el mismo ángulo, sirve para mantener un rumbo fijo sin desvíos. Los partes meteorológicos anuncian un alisio del nordeste, que ya sopla con intensidad. Se prevén nubes y tormentas. Las señales recibidas desde el *Blas de Lezo* les sirven para comprobar la ruta con el radiogoniómetro.

El mar brilla debajo. Los zumbidos de los motores, como es habitual, permiten muy pocas palabras. Ramón, en su silencio, piensa en sus cosas. Rada se encuentra entre los depósitos de combustible; Alda, con los auriculares puestos, en el cuarto de derrota. Cada uno va metido en su mundo y ocupaciones, con la convicción de que hoy es un día decisivo. Son muchas horas por delante, muchas horas en esa soledad inmensa del océano, sustentados en el aire por unas alas que vibran con la menor turbulencia y que también, aunque no sean de cera, pueden correr el riesgo de quebrarse a causa de una tormenta.

El rumbo es S. 27º W.

El *Plus Ultra* navega a una velocidad de 180 kilómetros por hora. Ramón, protegido por el parabrisas, vuela a baja altura en estos momentos. El mar es una sementera azul en la que no se divisa ningún

barco. En su cabeza revolotean pensamientos y recuerdos que también van más allá, convirtiéndose en una biografía a retazos, en puntos de luz o sombra que rellenan los minutos que pasan. Rememora sus años en El Ferrol, cuando su padre se marchó de casa y se fue a Madrid a vivir con otra mujer. Son días de niñez con sus cuatro hermanos: Nicolás, Francisco, Pilar y Pacita, que murió pronto. Siempre le habían dicho que se parecía a su padre, que era su misma estampa, quizá porque su padre es un hombre impulsivo, imprevisible y extravertido. Está seguro de que, desde Madrid, sigue ahora por la prensa todas las incidencias del vuelo. Ramón intuye que estará orgulloso con su proeza.

Mientras los recuerdos lo acompañan, ya Julio y Pablo han pasado varias veces por la proa, alejados de los motores, para liarse unos cigarros. A veces, Ramón se fumaba alguna pipa de kif, pero eso era algo esporádico que hacía en momentos de tranquilidad en su casa, pues no se le hubiera ocurrido hacerlo mientras pilotaba. Con la mirada al frente, impasible, seguía hilvanando memorias, recortes, fragmentos de otras épocas. Pero revivía, sobre todo, sensaciones, como la primera vez que tomó los mandos de un avión en Cuatro Vientos —de eso hacía unos cinco años—, que eran más o menos los que habían transcurrido desde su obtención del título de piloto.

A Ramón le fascinaba volar y sabía que atesoraba el instinto necesario para ello. No le faltaba atrevimiento, habilidad y coraje. Tenía el temple frío y sereno para enfrentarse a las más inesperadas circunstancias. Volar era muy peligroso: muchos aviadores se habían dejado la vida en un despegue o habían caído en picado desde las masas oscuras de una tormenta. El mismo Sacadura Cabral, el aviador portugués que había cruzado el Atlántico Sur, había fallecido hacía poco más de un año en un accidente en el Mar del Norte. Ni siquiera habían encontrado su cadáver. Pero él estaba convencido de su suerte, de su *baraka*, como decían los moros, y parecía que ningún percance pudiera alcanzarle.

¡Qué destino tan diferente se había labrado! Su madre, tan piadosa, hubiera deseado verlo vestido con una sotana echando jaculatorias entre sus vecinos. Como ya tenía dos hijos que habían ingresado en el ejército, le faltaba otro que abrazara la carrera eclesiástica para completar el cuadro tradicional de una familia de cierta prosapia. Pero Ramón, tan rebelde, tan irreligioso, tan mujeriego después, no quería oír ni hablar de seminarios. Cuando cumplió los quince, ingresó en la Academia de Infantería de Toledo; salió de ella, también como sus hermanos, con la graduación de segundo teniente. Después vino África, la guerra de Marruecos,

Alhucemas…

Y ahora, con el alisio soplando con fuerza, el *Plus Ultra* y sus tripulantes se dirigían hacia tierras americanas. Nadie hablaba, el silencio cuajaba las horas sobre el Atlántico y ni siquiera el ruido de los motores se percibía, ya que, de tanto oírlo, se había convertido en un huésped invisible.

Llevan casi seis horas de vuelo. Alda permanece atento al radiogoniómetro, que también ha enmudecido en medio de aquel inmenso páramo oceánico. Hace dos horas que no recibe ninguna señal, aunque él está haciendo constantemente llamadas a las estaciones de seguimiento y a los posibles buques en ruta. Está extrañado de esa falta de contacto.

Rada se dirige a la «despensa» y aparece con unos huevos duros.

—¿Quiere uno, mi capitán?

Alda le hace gestos con una mano, y una sonrisa se le moldea en la cara.

—¡Venga, venga! —le exhorta.

Le lleva también su parte a Ramón, reptando por el interior del fuselaje hasta llegar a la cabina, pero el comandante, frugal siempre, no quiere probar los huevos.

—No hay quien le haga comer —dice Rada a su regreso.

—¡Qué hombre! ¡Qué poco le gustan estos placeres de la vida!

Después de los huevos duros, se toman unos cafés, que paladean con gusto y que les producen una nueva vitalidad en la somnolencia. Una hora más tarde, Ramón cede el volante a Alda durante diez minutos. El comandante desentumece los músculos y desaloja la vejiga. Dentro del hidro no hay lugar para intimidades ni remilgos, así que, cuando se trata de realizar necesidades fisiológicas, se coge un cubo u otro utensilio, se baja uno los pantalones y se descarga el líquido o la masa pestilente a la vista de todos. Después se vacía su contenido dispersándolo en la atmósfera a ciento ochenta kilómetros por hora.

Alda, en esos diez minutos, ha podido quitarse los auriculares y descansar las orejas, pues llevarlos puestos durante tanto tiempo seguido produce una presión muy incómoda. Le duele ligeramente la

cabeza. Cuando llega Ramón a la carlinga, vuelve a su puesto con los aparatos de navegación e intenta establecer contacto con algún barco o punto costero de seguimiento. Sobre todo, trata de conectar con el *Alsedo* para informarle de la situación. El *Alsedo*, en el que viaja Durán, ya estará en Fernando de Noronha.

—Casi no se ve, mi capitán —advierte Rada, que ha observado desde la torreta una cortina de nubes cercanas.

—Y yo no logro conectar.

Ramón vira repentinamente para esquivar las nubes. Lo consigue, pero la densidad va en aumento y no hay más remedio que pasar bajo ella. Se bambolea el *Plus Ultra* y la lluvia empieza a repiquetear sobre el fuselaje. El mar está rizado y el aguacero incrementa su furia. Se cubre el parabrisas de gotas y de ríos relampagueantes de agua. Ramón soporta con estoicismo la catarata, pero la ropa se le empapa en escasos minutos. Ahora sí sujeta los mandos con fuerza y trata de mantener el rumbo. Las turbulencias mueven el aparato. Dentro, Rada y Alda se aprietan contra las paredes metálicas y soportan los zarandeos del viento. Parece que el chaparrón no fuera a terminar nunca, aunque han sufrido momentos peores y saben que la intensidad de éste no es tanta como para temerse un grave percance. Alda se acuerda del intenso temporal que soportaron en el golfo de Valencia cuando viajaban a Melilla con el *Plus Ultra* desde la fábrica de Marina de Pisa. Sin embargo, ahora están sobre el Atlántico y en un espacio en el que no han volado nunca. Un fallo en los motores podría obligarlos a acuatizar y, en unas aguas tan movidas, el hidro correría el riesgo de volcar fácilmente.

Por fin consiguen abandonar la nube y cesa de inmediato el aguacero. Pronto empiezan a recibirse señales de algunos buques.

—He contactado con el *Arthus* y con un barco alemán —comunica Alda.

Le dan la noticia a Ramón, calado hasta los huesos.

—¿Y el *Alsedo*? —pregunta en voz muy alta.

—¡Nada aún! ¡Ni de Noronha ni Pernambuco!

Ramón, ahora que hay mayor visibilidad, trata de avistar los Penedos, un conjunto de cortantes rocas que forman un minúsculo archipiélago en medio del océano, a unos ochocientos setenta kilómetros de Fernando de Noronha. Son las cuatro menos cuarto de

la tarde. El comandante gira constantemente la vista a babor, pero los escarpados islotes, que han causado tantos naufragios, no aparecen. En ellos recaló el *Beagle*, con Charles Darwin a bordo, hace casi cien años, en un viaje de exploración por todo el mundo que le reportaría importantes datos para su novedosa y polémica teoría de la evolución. También, pero hace cuatro, recalaron en ellos Gago Coutinho y Sacadura Cabral.

Ramón se acuerda de estos últimos y un sentimiento de satisfacción se apodera de su pecho. Aunque los admira, su gesta del *Plus Ultra* va a estar por encima de la de ellos.

—¡Allí están! —grita Ramón con entusiasmo.

Rada y Alda se asoman para contemplarlos. Están cubiertos de grandes manchas blanquecinas que contrastan con el color ocre, marrón y negruzco de las rocas. Este manto espeso son los excrementos de los miles de aves que se posan a diario sobre estos escabrosos islotes.

El *Plus Ultra* los deja a un lado.

Han transcurrido casi diez horas de viaje. Aún queda tiempo para el atardecer. Alda comienza entonces a captar las señales de la estación de Pernambuco, y Ramón le pide que, a través del *Arthus*, ponga un telegrama a Noronha para comunicar que, en caso de que no lleguen con luz, harán noche en el mar.

La emoción se apodera de los tres cuando están a punto de atravesar la línea del Ecuador. La latitud es de 0º.

Alda revuelve en la «despensa» y coge la botella de coñac. La destapa y vierte en una copa un chorro nervioso que tiembla al caer dentro del cristal. La levanta en alto, hace un brindis, bebe y se la pasa a Rada, que le da un largo trago. Enseguida se la hacen llegar a Ramón.

—¿Y esto? —pregunta.

—¡Por el raid!

Se sonríe y da un sorbo de la copa.

¡Por el raid! —repite.

El regusto del coñac se le funde con los recuerdos.

Capítulo 25

Oscuro deseo

Está solo.

El sonido del teléfono móvil retumba temprano en la habitación. Suena tres veces y lo coge. Al otro lado escucha su voz susurrante, esa voz que ha estado esperando con impaciencia desde hace unos días.

—Será esta noche —le dice.

—No quiero problemas —le responde.

—Tranquilo.

No hacen falta más palabras. Todo está ya bastante hablado.

Pulsa una tecla y corta la comunicación.

En su pensamiento siente el regodeo de una tentación irresistible. Sabe lo que eso supone, pero se mantiene tranquilo. Su hombre es todo un especialista. Eso es, al menos, lo que le ha asegurado su contacto.

Se sienta a recapacitar y sopesa las razones del robo histórico que piensa cometer. Han sido muchos años de paciente espera hasta que se han dado las circunstancias propicias para saciar ese obsesivo deseo que lo persigue. Si pudiera, se llevaría el avión entero.

Se levanta ahora, camina de un lado a otro, meditabundo, inquieto, ansioso de que sea ya medianoche y suene otra vez el teléfono para que le den la noticia de que el robo ha sido un éxito. Se ha servido un zumo de naranja y le ha puesto unas gotas de vodka. No sabe por qué lo ha hecho, ya que habitualmente, salvo algunas contadas excepciones, no bebe nada de alcohol. Quizá los nervios.

Rememora su pasión de coleccionista, iniciada tantos años atrás. Primero, las cajas de cartón; luego, las estanterías, las vitrinas: lugares donde atesorar y hacer visibles sus desvelos. Evoca esa pasión indómita, transformada después en locura, en insaciable afán de poseer lo más complicado, lo más difícil, lo imposible. Nadie sospecharía que fuera capaz de traspasar esa arriesgada frontera que conduce al delito.

Sabe de alguien que ha reunido cientos de rollos de papel

pintado, vinagreras, cajas de cerillas, envoltorios de hojas de afeitar. ¡Hay mucho excéntrico en este arte! Sabe que otros coleccionan chapas de refrescos, álbumes de cromos, monedas, libros de *Alicia en el país de las maravillas*, joyas, jarrones de la China… Miles y miles de fetiches perfectamente clasificados y expuestos en un orden que es reflejo del propio orden mental. Por eso admira a Frederic Marés, el escultor y coleccionista de Barcelona que convirtió su pasión en un magnífico museo. Por eso admira también a los grandes coleccionistas del pasado, los grandes bibliófilos y colectores de obras artísticas como Cosme de Médici, Lázaro Galdiano, Vicente Salvá, Bartolomé Gallardo, o los más recientes como el barón Thyssen, Eduardo Costantini, François Pinault… De este último le entusiasman sus colecciones de arte moderno expuestas en el Palazzo Grassi.

Mientras evoca a sus modelos, se le cruza en el pensamiento un ladrón de guante blanco que ocupa ahora el lugar de los otros. Quizá porque él mismo también se siente en este momento un ladrón, ladrón por un día en el museo Udaondo de Luján. Así, por estos azares, emerge de pronto Erik el Belga en su cabeza, el mayor ladrón de obras de arte del siglo XX que saqueó iglesias y monasterios para venderlas a adinerados coleccionistas. Él, mucho más humilde, no aspira a obras millonarias que exhibir en privado ante sus amistades más íntimas, sino a satisfacer una necesidad. Por eso se ha buscado a un «erik el belga» en diminutivo, no tan resonante, pero con mucha experiencia detrás para conseguirle lo que tanto desea.

Lleva mucho tiempo meditándolo.

A veces, cuesta demasiado trabajo dar el paso. Hay que vencer escrúpulos y dictados de la conciencia. Hay que recorrer oscuros escondrijos antes de salir a la plena luz del sol.

La decisión le vino de repente.

Una mañana de principios de enero, mar al fondo, lo vio todo bastante claro. Paseaba con un amigo, enredado en comprometidas conversaciones. Caminaban despacio, parándose de vez en cuando para contemplar los barcos pesqueros o algún yate de bandera extranjera fondeado en el puerto. Un avión de las Aerolíneas Argentinas cruzó enfrente de ellos.

—¡Adelante! —le dijo.

Tenía mucha confianza en su amigo Mario, un hombre de mundo muy bien conectado con los bajos fondos internacionales. No le eran

extraños los negocios de esta naturaleza.

—Saldrá bien —le aseguró con la característica gravedad de su voz.

Le repitió que contaba con la persona adecuada, que hablaría con ella, que le cobraría un precio razonable, que todo estaría dispuesto para febrero. Era el mes en el que se cumplían los noventa años de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires.

—Una fecha muy señalada.

—¡Manías! —se sonrió Mario.

No podía consentir que aquel instrumento de navegación permaneciera por más tiempo en el museo.

Desde que el doctor Puigvert, comisionado por Engracia, la segunda mujer de Ramón, lo donara a la Argentina, el sextante pasó a formar parte de sus fondos. Habría pagado muy gustoso por conseguirlo, por satisfacer un oscuro e instintivo deseo. Eso fue en el año 1976, pero entonces la idea del robo no se le cruzó siquiera por la cabeza. Además, ¿con qué contaba en esa época para ello? La idea surgiría mucho más tarde, casi treinta y cinco años después; sin embargo, la posibilidad de convertirla en realidad era aún mucho más reciente, de apenas unos meses, cuando se enteró de los turbios negocios de su amigo Mario, de sus contactos con personas fácilmente sobornables, sobre todo un argentino de Buenos Aires, extremadamente cauteloso y con unos dedos muy hábiles para este tipo de encargos. La ocasión se le presentó propicia.

Mario contactó con él esa misma tarde. Casi hablándole en clave, le aseguró una sustanciosa cantidad para que aceptara. En la conversación telefónica que mantuvieron le dio algunas breves instrucciones, pero se reservó el grueso de la información para más adelante.

—Nos vemos el ocho de febrero, a las ocho y media de la tarde, en *La Perla*.

Le dijo que le llevaría un trozo del *pastel* y le pidió que fuera haciendo averiguaciones en la *discoteca*. Después añadió:

—La *fiesta* será el diez de febrero por la noche.

—Entiendo.

Sí, entendía, pero no acertaba a comprender por qué el robo tenía que cometerse precisamente esa noche. No le encontraba ninguna lógica, así que pensó en alguna favorable circunstancia que tal vez solo Mario conocía, quizá algún soborno, algún vigilante descuidado, alguna triquiñuela.

Visitó el museo tratando de averiguar dónde se exponía el sextante, pero no lo vio en ninguna vitrina. Dos días después, para no hacerse demasiado visible, mandó a su pareja para que se interesara por ese curioso instrumento de navegación. Consiguió saber que se hallaba depositado en un almacén y le dijeron que, si tenía mucho interés por verlo, debería cursar una petición. Enseñó una tarjeta de identidad falsificada. Esa misma mañana no pudieron mostrárselo, pero al día siguiente ya lo tuvo delante de sus ojos.

—Está en una cajita de metal, redondita, de color negro —le contó.

—¿Metiste el localizador?

—¡Claro! En un descuido.

Era imprescindible actuar con cautela. No había que dejar pistas. Varios días, espaciados entre sí, acudió disfrazado al museo para evitar su reconocimiento. Estudió los accesos, localizó las cámaras de seguridad, inspeccionó todas las salas y buscó el lugar en el que estaba guardado el sextante. El localizador funcionaba perfectamente. Lo había comprobado varias veces y resultaba esencial para hallar la pieza que debía sustraer. No sabía qué podía encontrarse dentro de ese almacén, ni si era grande o pequeño, ni si los objetos allí acumulados guardaban algún orden o, por el contrario, se agolpaban unos sobre otros en un caos despreocupado.

Pero además de todo esto, necesitaba también conocer el subsuelo. Un amigo que trabajaba en la Municipalidad de Luján hizo lo posible por facilitarle el plano del alcantarillado de esa zona de la urbe. Pero analizó asimismo otras posibles vías de entrada, como los tejados y las azoteas. Nada debía quedar al azar y él era muy minucioso en su trabajo.

En apariencia, por lo tanto, no se presentaban demasiadas dificultades. Todo estaba bastante controlado. No era un robo difícil comparado con otros que había cometido, ya que en sus muchos años de experiencia se había enfrentado a verdaderas complicaciones y peligros. En cierta ocasión, abriendo una caja fuerte, uno de sus cómplices se olvidó de traer la radial. Tuvieron que violentarla a

fuerza de escoplo y martillo. Creían que estaría llena de billetes, pero, para su asombro, en su interior solo encontraron explosivos. Un chispazo de la radial los habría hecho saltar por los aires. ¡Aquello fue un milagro del cielo!

Ahora ni siquiera le iba a ser necesaria una pistola o, como otras veces, una escopeta de cañones recortados. Tan solo precisaba el instrumental necesario para abrir ventanas y franquear puertas, una radial y una lanza térmica. A esas alturas del mes de febrero, ya había planeado casi todo. Hasta contaba con un ayudante.

En Buenos Aires el calor húmedo del verano sofocaba los cuerpos. Mario tenía empapadas las axilas y un rodal creciente de sudor se dibujaba en su camisa de color azul claro. Avanzaba deprisa por la Avenida Pedro de Mendoza en dirección al Café *La Perla*. Había llegado el día anterior a Buenos Aires. Mientras caminaba, tropezó con un vendedor de loterías. Iba tan rápido que no tuvo tiempo para esquivarlo y, a causa del encontronazo, lo tiró al suelo.

—Disculpe, por favor, disculpe.

Lo ayudó a levantarse, le preguntó si se había hecho algo y, en compensación, le compró un par de billetes de lotería acabados en siete. A él le dolía un poco una rodilla.

A cien metros de allí se encontraba *La Perla*. Entró con aire de suficiencia, muy pasadas ya las ocho y media de la tarde, y oteó toda la sala desde la puerta. Buscaba a un hombre de rostro angular, facciones sobrias y ojos oscuros. El ambiente, como ya suponía, seguía siendo muy agradable. Hacía más de dos años que no pisaba el local y se le vinieron encima algunos buenos recuerdos. *La Perla* tenía paredes de ladrillo forradas con zócalos de madera. Casi no había un sitio libre para colgar una nueva pintura o fotografía.

Se adentró un poco y lo distinguió al fondo, en una mesa junto a la pared.

—¡Mucho tiempo sin vernos!

—Por lo menos cuatro años —le respondió Mario.

Recordaron aquel trabajillo realizado en Barcelona cuando, por encargo de un coleccionista, se apropiaron de dos óleos del siglo XIX en la casa de otro rico coleccionista. Comentaron algunos negocios del pasado, pero no tardaron demasiado en acudir al meollo del asunto.

—Aquí te traigo un trozo del pastel —le guiñó un ojo.

El pastel era un sobre de color marrón, muy abultado, que se guardó deprisa en un bolsillo del pantalón.

—¿Y el resto?

—En la esquina del *Bar Sur*, cuando me entregues el sextante.

—¿Me invitás a cenar?

—Tal vez unas empanadillas y unas tajadas de buey.

Se sonrió. Al momento, se llevó una mano a un bolsillo de la chaqueta y sacó un billete de lotería.

—Espero que te dé suerte —le dijo.

—No seas boludo. ¡Sos un supersticioso!

—Tengo mis caprichos.

—¡Vaya numerito que me diste!

Adoptó enseguida un aire severo y le fue contando que lo tenía ya todo resuelto, que iba a penetrar en el museo a través del sistema de alcantarillado, que iba a realizar un butrón, que había conseguido introducir un localizador en la caja del sextante, que sabía perfectamente dónde se encontraba el almacén. En definitiva, que lo había estudiado todo al milímetro y que ya podía decirle a su cliente que le fuera cocinando el resto del pastel.

—Será más elegante que bailar un tango —concluyó, jactándose del robo.

—Siempre tuviste mucho arte.

Mientras se tomaban un vino y una cerveza, fueron devanando una madeja de temas muy socorridos. Hablaron de sus gustos musicales y del Boca Juniors y del River Plate, así como de las últimas mujeres con las que se habían tropezado en sus vidas. Al apurarse el último trago del vaso, y un momento antes de levantarse de la silla, se le quedó mirando a Mario con cara de enigma.

—¿Y por qué tengo que afanarlo el día diez?

—¡Manías de coleccionista!

Capítulo 26

Fernando de Noronha

En Madrid, el Aero Club y la Compañía de Telegrafía sin Hilos habían instalado en las calles de Alcalá y Sevilla varias pizarras para ir informando de las incidencias del raid. La expectación era máxima. Sin embargo, desde las seis de la tarde, las noticias aparecían bastante confusas y la gente no tenía una idea clara de lo que estaba sucediendo. Se hacían cábalas constantes sobre el posible lugar donde se hallaba el *Plus Ultra* y se arriesgaban todos los pronósticos. También se ofrecían cálculos en relación con la hora de salida y velocidad de la aeronave y se estimaba la hipotética hora de su acuatizaje.

—Yo creo que llegará a Pernambuco hacia las dos o las tres de la madrugada —decía un redactor de un periódico a un grupo de personas que lo escuchaba.

La confusión era completa, ya que, en general, se tenía la idea de que el *Plus Ultra* iba a atravesar de un tirón el Atlántico hasta la capital de Pernambuco, sin hacer escala en Fernando de Noronha. A medida que pasaba el tiempo, los rumores se expandían y se daban diferentes versiones. Incluso llegó a cundir la opinión de que la aeronave se había visto obligada a acuatizar en la Concepción, una isla volcánica que estaba un tanto desviada de la ruta. En muchos rostros se adivinaban síntomas de preocupación, algunos fabulaban asegurando ya que el *Plus Ultra* había desaparecido en el Atlántico.

—¿Se sabe algo?

—No, nada aún.

—Seguro que se ha estrellado —aseguraba un agorero.

—¡No diga tonterías, hombre!

El trasiego de gente era constante en las calles, mirando las pizarras, tratando de saber con exactitud qué había sucedido con los aviadores. Lo mismo pasaba en otras capitales españolas, en donde con cierta frecuencia se recibían partes del vuelo procedentes de las diversas estaciones de radio. De Buenos Aires, a lo largo del día, habían llegado muchos radiogramas, y tanto en Río de Janeiro como en Montevideo se seguía el vuelo con absoluta dedicación.

En una de las pizarras del Aero Club madrileño han puesto

además un esquema de esta tercera etapa. Un trazo rojo muy grueso señala el lugar donde supuestamente se halla el *Plus Ultra* en cada momento. Esto da confianza sobre la seguridad del vuelo.

—Pero entonces, ¿aterriza en Noronha o Pernambuco? —pregunta un joven que lleva toda la tarde frente a la Compañía de Telegrafía sin Hilos.

—Hijo, no se dice aterriza, sino acuatiza, que el *Plus Ultra* es un hidroavión y, por lo tanto, su naturaleza le exige posarse en el agua. ¡Hay que hablar con propiedad! —le responde un señor mayor con corbata.

El joven se queda atónito.

—Bueno, ¿y qué?

—¿Pues no sabes que Franco quiere cruzar el océano de seguido? ¡Ahí está la gracia del vuelo!

—También está la gracia si se cumple el objetivo. ¿O es que le parece a usted poco mérito llegar a Buenos Aires? —añade otro que estaba a su lado, pues son muchos los que a pie permanecen en la acera frente a las pizarras.

—A mí me parece que se ha estrellado —repite el agorero.

—¿Es usted bobo o qué? Déjese de pamplinas.

—¿Pamplinas? Ya veremos, ya veremos…

—¡Ande y que le zurzan!

—¿A mí? ¿A mí? ¡Pues no te amuela el gachó!

A punto estuvieron de llegar a las manos.

Muy lejos de aquí, a las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde, dos horas más en España, el *Plus Ultra* recibe señales de la estación de Noronha.

—¡Parece acatarrada! —bromea Alda.

Y es que la señal llega con interferencias, grave y hueca, como si tuviera tos, pero suficiente para comprobar que siguen el rumbo correcto.

Después de cruzar la línea ecuatorial, el viento se ha remansado hasta tal punto que la velocidad se consigue solo a fuerza de motores. El cielo se ha abierto en una avenida azul flanqueada de nubes. El *Plus Ultra* vuela perfectamente estable, con Ramón controlando con pericia el volante, con la vista puesta ahora en la aguja de la brújula.

—Allí va un barco —vocea Alda.

Debajo, el mar se mueve agitado. Hay una vista impresionante. Otros barcos aparecen más tarde por diferentes direcciones, hacia el oeste o hacia el este. Sus estelas son como rayas de tiza sobre una pizarra.

Después de tantas horas de vuelo —nunca han volado tanto tiempo seguido— los cuerpos se resienten y se muestran cansados. Apenas han comido, salvo los huevos duros de la mañana y unos ligeros embutidos que se han tomado más tarde. Ramón casi ni eso.

En su pensamiento late ahora la inquietud de un reloj. No queda demasiado tiempo de luz y teme no alcanzar la isla de Fernando de Noronha antes de la puesta del sol. Decide aumentar la velocidad, algo muy extraño en él, ya que siempre le cuesta forzar los motores y prefiere mantenerlos a medio régimen. Ahora, sin embargo, se ve obligado a ello. El hidroavión se embala hasta los doscientos kilómetros por hora, rebasando la media habitual.

—¡Hay que llegar de día! —exclama.

—¡Vamos como un rayo, mi comandante! —le contesta Rada.

Ramón ha divisado a lo lejos, frente a la proa, los contornos de la isla. Aún quedan más de cien kilómetros para arribar a su puerto. Se aloja entonces en él un deseo ferviente de volar más rápido que la línea del sol, con una competitividad parecida a la de un atleta de élite que participa en una carrera y siente la necesidad de llegar el primero. Pero, si no lo consigue y se agota la luz, no tendrá más remedio que acuatizar y cubrir la distancia que falte hasta la isla navegando como un barco. Y el mar se encuentra muy agitado.

La tensión le acelera el pulso y lo mantiene reconcentrado en la tarea.

—¡Vamos a llegar!

—¡Sí, vamos a llegar, mi comandante! —lo anima Rada, que lleva un rato asomado a la cabina.

La emoción que exalta a los tres tripulantes se aprecia en el brillo acuoso de las miradas: nunca sus pupilas han filtrado una claridad tan insólita como ésta que envuelve todo el espacio circundante. Parece como si se encontraran dentro de una inmensa cúpula transparente o de una burbuja onírica poseída por una luz sobrenatural.

Apenas quedan quince o veinte minutos para que la noche se les venga encima. El crepúsculo ecuatorial avanza más deprisa que el *Plus Ultra* y ya Ramón, que sabe que no le va a dar tiempo a alcanzar las costas de Noronha, cubre estos últimos kilómetros pensando en el inevitable acuatizaje en medio del mar.

El hidro vuela a toda velocidad. Desde la ventanilla de estribor, Alda ve cabalgar las nubes. Por un instante se le viene a la cabeza el recuerdo de su familia en Estella. Es un chispazo momentáneo. ¡Qué lejos están de España!

—¡Descendemos! —vocea Ramón al cabo de un rato.

Empiezan a vislumbrarse con nitidez las rugosidades del océano y, en un instante, cambia toda la perspectiva. El sol es ya una bola naranja sobre una franja violeta de nubes. Poco a poco, la panza del *Plus Ultra* va acercándose a las aguas. Hay un impetuoso oleaje y Ramón extrema las precauciones para posarse sobre esa peligrosa superficie airada. Distingue un barco a babor.

Alda, dentro, se quita los cascos de la radio y lanza un suspiro de alivio. Le duele la cabeza. Pablo Rada, atento ahora a los motores, observa en silencio el amerizaje. El *Plus Ultra* está a punto de entrar en contacto con el agua. Sopla el viento del sureste, contrario al sentido de las olas.

—¡Ahora! —proclama Rada, entusiasmado por haber cubierto esta tercera etapa, aunque quede todavía un largo trayecto hasta el puerto de San Antonio en Noronha.

El hidroavión, tras el amerizaje, se zarandea como si fuera a desmantelarse. Los planos oscilan a uno y otro lado en un continuo vaivén, más incómodo dentro del aparato. Alda se ha golpeado varias veces con el techo. ¡Lo que le faltaba!

Enseguida se hace de noche.

La proa va rompiendo el agua en pedazos que caen contra la cubierta: se descuelga en ríos y raudas cataratas de espuma. En el salto, moja a los tripulantes, se cuela en el interior y alcanza algunos

objetos y equipajes.

—Estamos a treinta millas de la isla —indica Alda, bastante mojado.

Al fondo se distingue el ojo luminoso del faro. Navegan hacia él, pues, junto a la brújula, les sirve de orientación. De repente, se apaga.

—¡No se ve nada! —vocea Ramón.

Como un fantasma, el ojo vuelve a parpadear, pero, al rato, otra vez se hace invisible.

Reaparece con un único destello.

No son las intermitencias de la luz las que provocan el fenómeno, sino la fuerza de las olas que lo ocultan a la vista. El mar es una montaña de valles y cimas en gestación.

Comparando la velocidad y la distancia, estiman que todavía les quedan unas dos horas y media de navegación. A Ramón le duelen los brazos, porque ha de hacer mucha fuerza con ellos para mantener el rumbo.

—¿Y si dormimos aquí mismo? —sugiere Alda.

—¡Será una paliza! —le responde.

—Es que casi no se ve.

—Pero el mar puede ponerse aún peor; además quiero telegrafiar y descansar en un colchón que no se mueva.

—Mi comandante, por los motores no tenga empacho, que van perfectos —interviene Rada.

—¡Pues continuamos a Noronha!

En Madrid, las anotaciones en las pizarras siguen comunicando datos cada media hora, pero todavía no se tiene la seguridad de dónde se halla el *Plus Ultra*, a pesar de que los trazos rojos sobre una de esas pizarras parecen indicar el sitio exacto en el que se encuentra en la ruta. Hay inquietud y zozobra por los aviadores. ¿Habrán hecho escala en Noronha o seguido hasta Pernambuco?

—¡Pues seguro que se han estrellado!

—¡Quiere callarse de una vez!

El alcalde de la capital, optimista, sin embargo, ya se ha anticipado a enviar un grandilocuente telegrama a la colonia española de Buenos Aires para que se lo hagan llegar al comandante Franco en cuanto finalice el raid:

Madrid, cerebro y corazón de España, saluda, por mediación de su alcalde, a los intrépidos aviadores, ejemplo viviente de la inmutabilidad de la raza ibérica, honra de continentes hermanados hoy más que nunca por la sangre, el amor y el anhelo de una fusión espiritual.

En El Ferrol, el entusiasmo es apoteósico. El Ayuntamiento ya está organizando todos los actos y ceremonias para festejar la llegada del *Plus Ultra* y de su heroico ferrolano a Buenos Aires. Van a engalanarse las calles y una banda de música y un cortejo con banderas y estandartes se dirigirá a su casa natal. El alcalde abrazará a su madre en nombre de todo el pueblo y se colocará una placa conmemorativa en la fachada.

Pero el comandante Franco, cuyas ropas están empapadas, observa ahora la luna insinuándose en el horizonte. Su luz, entre una masa de nubes oscuras, traza pasadizos resplandecientes sobre el océano. El *Plus Ultra*, a una velocidad de unas doce millas por hora, continúa su cabalgada.

—Rada, deme la pistola —le pide Alda un poco más tarde.

Han cubierto una distancia considerable a través del mar. La costa de la isla, con sus acantilados, se perfila ya a lo lejos.

Alda dispara una bengala. Enseguida, hace otro disparo para que puedan ver desde Noronha que el *Plus Ultra* ya se encuentra cerca. Necesitan una embarcación que venga a buscarlos y que traiga las anclas.

—¿Distingue algo? —pregunta el mecánico.

—Yo no veo nada —le responde Alda.

Observan minuciosamente todo el contorno de la costa. Ramón, desde la carlinga, no quita la vista del frente por si descubre la aparición de alguna luz repentina.

—¿Y allí?

—¡Dónde? —inquiere Alda, que tiene la mirada fija en un punto lejano.

—¡Allí! ¡Allí! A la izquierda. Mire, nos están haciendo señales, mi capitán —le asegura Rada.

—¿Dónde?

—Mire, allí, ¿no lo ve? —le indica con el índice de la mano derecha.

—¡Ah, sí! ¡Allá! ¡Ya lo veo!

Una linterna les habla desde una playa con el lenguaje morse.

—Nos están diciendo que no nos acerquemos a esa parte de la isla, porque hay rompientes —interpreta Alda.

Ramón, que ha escuchado al capitán, gira la nave y busca otra ruta alternativa.

—Mire, allí hay una luz.

—Y allí otra —contesta Ramón.

Esta última es bastante extraña. Flota en el agua, meciéndose constantemente, y no se puede identificar con la de ninguna barca.

—¿Qué será?

Se acercan y deducen que se halla en una zona más protegida donde los embates del mar son menos fuertes. Hay unos maderos sujetos con una soga muy gruesa bajo ella. Ramón detiene los motores.

Saltan a cubierta para inspeccionarla.

—Vamos a tirar para ver si estos maderos están bien anclados y podemos fondear aquí mismo. Nos han debido preparar este amarre —deduce el comandante.

Comprueban, tras tirar los tres de la soga, que, en efecto, es un enganche seguro. Amarran el *Plus Ultra* para dejarlo fondeado allí mismo. Todo permanece en silencio.

—Supongo que vendrán a buscarnos —dice Pablo Rada.

—¡Claro! Lo que no sé es cuándo, porque parece todo demasiado tranquilo —confiesa Ramón.

—¡Nada que ver con los recibimientos que nos hicieron en Porto Praia —se lamenta Alda.

—Es que esta isla es muy pequeña.

Ramón, durante la espera, se enciende un habano. Alda y Rada se lían unos cigarros. Los tres llevan las ropas mojadas. La fatiga hace presa en sus cuerpos después de tantas horas de viaje. El último tramo, que en vuelo habrían podido cubrir en unos quince minutos, ha sido agotador.

Siguen aguardando sobre la cubierta.

—Comamos algo —propone Alda.

Al cabo de un buen rato, perciben el chapoteo de unos remos a corta distancia. Una luz tenue que se aproxima es el indicio de que, por fin, vienen a buscarlos.

Capítulo 27

Con agua y sin tierra

Las noticias recibidas en Madrid y en otros lugares de España y del mundo seguían siendo confusas. Los periódicos transmitían datos contradictorios y la gente congregada en torno a los puntos de información se mantenía expectante. La clave era si el *Plus Ultra* había conseguido llegar por fin a su destino y, en segundo término, si ese destino había sido Pernambuco o Fernando de Noronha. Por eso, cuando se supo que había acuatizado en aguas americanas, despejándose así la primera de estas incógnitas, los vítores y celebraciones inundaron las calles. Todos suspiraron y se relajaron de la tensión acumulada. El general Primo de Rivera conoció la nueva en Barcelona, a donde había acudido a presidir diversos actos.

No obstante, los mensajes seguían sin estar del todo claros.

La Compañía de Telegrafía sin Hilos había comunicado: «Las últimas noticias son que el avión amerizó lejos de las costas de Fernando de Noronha. Los barcos van a su encuentro». Era un cablegrama a medias.

De Buenos Aires llegaba otro algo más preciso: «El comandante Franco ha amerizado en la bahía de la Concepción, de Fernando de Noronha, a las nueve veintiséis».

Pero la realidad era que los tripulantes habían quedado fondeados frente al puerto a las ocho y cincuenta y cinco minutos, hora local. Mientras aguardaban a que alguien viniera a recogerlos, sacaron un poco de comida, ya que llevaban muchas horas sin haberse echado sustancia alguna en los estómagos.

En esto, llega una embarcación de remos con cuatro personas a bordo. Entre varios hombres de aspecto indígena, destaca otro mejor vestido y principal que, en cuanto la barca se acerca al casco del *Plus Ultra*, se sube a la cubierta, en la que los aviadores siguen con su improvisada cena. Se presenta como el secretario del gobernador de la isla. Ramón le ofrece que comparta con ellos algunas viandas, pero se excusa con amabilidad.

Enseguida, abordan los asuntos relacionados con el desembarco.

—¿Hay alojamiento previsto? —le pregunta Ramón.

El secretario, en un español correcto, le contesta que todo está dispuesto, pero que es imposible dirigirse al puerto por el grave peligro que ello supone, ya que el mar se encuentra muy movido y las olas rompen en la playa con mucha fuerza.

—Necesitamos descansar y asearnos —se justifica Ramón.

—Las olas vienen altas —le repite el secretario.

La noche se agiganta con una semioscuridad sobrecogedora. La luna, embarrada entre nubes, se aparece de vez en cuando entre rendijas y agujeros. Se hallan en una tierra desconocida, una tierra lejana y extraña para ellos, con la sensación gratificante de haber realizado una gran proeza. Conversan sobre la cubierta en medio de un constante balanceo. Rada, empapado de agua lo mismo que sus compañeros, también desea pisar tierra y tomarse un baño tranquilo y placentero. Alda cruza los brazos sobre las ropas mojadas.

—Vamos a intentarlo —insiste Ramón.

—Complicado, señor.

—Tenemos el avión inundado, con más de un palmo de agua ahí dentro. Llevamos muchas horas de viaje.

Ante la persistencia de Ramón, el secretario opta por conducirlos a la isla. Cogen algunos objetos personales y ropas para cambiarse. Se embarcan, dejando al *Plus Ultra* anclado sobre el oleaje.

Toman dirección hacia el puerto de San Antonio. Los indígenas reman con ímpetu, pero las ondulaciones del agua dificultan la navegación. Es una barca amplia, aunque muy frágil, apenas una cáscara de nuez sobre el océano. El oleaje los acosa, los impulsa, les hace perder el rumbo con facilidad. Cada vez que intentan aproximarse a la costa, una ola rota los pone en grave aprieto. Vuelven a mojarse sin remedio, y el agua salada se les mete en los ojos y les impregna los labios. El esfuerzo de los remeros es impresionante. Llevan los músculos tensos en su desgaste contra el mar bravío. A veces, la barca se escora hacia estribor o una ola la levanta por la proa en un vaivén descontrolado. El movimiento es de una peligrosa violencia. Un embate los ha desequilibrado y calado por completo. Uno de los indígenas ha estado a punto de caerse por la borda. Ha perdido el remo, que ha desaparecido de inmediato en la oscuridad profunda de las aguas.

Las escasas luces de la costa se vislumbran a lo lejos. Hay un

ancho espacio hirviente hasta la playa, que parece cercana, pero que, entre el oleaje, es una línea situada a muchos siglos de distancia.

—¡No posible! —grita el secretario.

Ramón mira a Ruiz de Alda en un gesto de complicidad. Éste comprende enseguida el pensamiento de su comandante. Rada se agarra con fuerza en la popa para no perder el equilibrio. Le escuecen los ojos y le duelen los brazos.

Permanecen unos minutos más luchando para vencer las dificultades, pero el peligro llega a hacerse tan evidente que el patrón de la nave da la orden de desistir.

—Hemos intentado —sentencia.

—¡Sí, demos la vuelta! —le responde, resignado, Ramón.

Han corrido el riesgo de que una ola los volteara e hiciera zozobrar. En ese mar encrespado hubieran podido perecer ahogados.

—Pasaremos noche en barca —sugiere el secretario.

—¡No, no, de ningún modo! Nosotros nos quedamos en el hidro —dispone Ramón.

Regresan al *Plus Ultra*, cuya cubierta se encuentra resbaladiza a causa del aceite de los motores. La barca, con sus hombres a bordo, ha quedado anclada en uno de los costados de la aeronave. Empieza a hacer algo de fresco, todavía más acusado a causa de las ropas mojadas.

—¡Vamos a buscar sitio! —propone Alda.

—¡Yo me quedo aquí! —le dice Pablo Rada.

El mecánico se encarama sobre los motores y decide pasar la noche en el reducido espacio donde están alojados, ya que es un lugar bastante seco. Procura ponerse otras ropas para no enfriarse. Ramón, en el interior del hidro, se ha quedado en bañador. Lo lleva mojado, pero confía en que se seque pronto. Para cubrirse el cuerpo se las arregla con un trozo de tela de repuesto de las que se utilizan para tapar los motores. Todo está bastante encharcado, así que después de revolver un rato y buscar un sitio apropiado, se dirige a la cola de la nave donde, entre estrecheces e incomodidades, se tumba sobre los costillares del fuselaje, dispuesto a conciliar el sueño.

Alda prefiere permanecer en la carlinga, ligeramente tumbado delante de los mandos, no demasiado cómodo. Desde este espacio a cielo abierto, puede contemplar estrellas que nunca ha visto en el hemisferio norte. Algunas nubes se han disipado, así que el capitán Ruiz de Alda, con el sonido del agua chapoteando contra el casco, fija la mirada en la constelación de la Cruz del Sur. Poco a poco los párpados se le van cerrando y, sin darse cuenta, se queda dormido.

Mientras, flotando sobre la barca y a merced del balanceo de las olas, los indígenas de la isla se dedican a la pesca. Han capturado ya algunas especies autóctonas que yacen entre las cuadernas de la popa.

Al cabo de unas horas, comienza la lluvia. Se ha formado una compacta masa de nubes que esconde un inclemente aguacero. Alda, que se ha desvelado con los primeros goterones que le han golpeado en la cara, tiene que refugiarse dentro. En poco tiempo, cae un diluvio, una cortina de aguas limpias y frescas que repiquetean contra el casco del avión. Rada, dentro del espacio de los motores, se mantiene inmóvil.

—No sé dónde ponerme —refunfuña Alda, que no encuentra acomodo apropiado.

Ramón, clavándose en las costillas los travesaños del fuselaje, tampoco duerme con comodidad. Se arrebuja bajo el cobertor de tela, pues la noche se ha enfriado y no ha conseguido en ningún momento entrar en calor.

—¿Quiere una copa de coñac a ver si nos entonamos? —le sugiere a Alda, que se ha recogido de mala manera en un rincón, ya que no hay otro sitio apropiado.

—¡Pásemela!

Le da la botella y se echa un trago. Después intentan dormir un poco.

Cesa la lluvia, pero, un poco más tarde, se inicia otro chaparrón. Toda la noche es un escandaloso repertorio de aguas torrenciales. Se mojan diversos papeles, aunque, por fortuna, no se ven afectadas las cartas y otra correspondencia destinada a los presidentes y autoridades de las naciones que piensan visitar. Por la mañana, entre las revisiones técnicas y achicar el agua, no les va a faltar trabajo. Tienen pensado salir ese mismo día hacia Pernambuco, a solo quinientos cuarenta kilómetros de distancia.

Empieza a amanecer con todos bastante cansados: Ramón, con dolor de huesos; Alda, con sueño; Rada, con hambre. Comen un poco y se tumban sobre la cubierta a tomar el sol tras una incómoda noche de humedades.

Rada es el primero que ve aparecer el *Alsedo*.

Al momento, se incorporan Ramón y Alda para contemplar la llegada del *destroyer*. Les da una inmensa alegría reencontrarse con el buque de la Armada, que, durante todo el trayecto, ha intentado comunicarse con ellos. Algunas dificultades han impedido una fluida transmisión.

La barca, con los nativos y el secretario, parte en busca del gobernador.

El estado del mar ha cambiado y su superficie brilla ahora con cierta serenidad.

El *Alsedo* se va acercando hasta situarse cerca del *Plus Ultra*. Sobre su cubierta hay numerosos marinos que observan la maniobra. Entre ellos, apoyado en una barandilla, se encuentra Juan Manuel Durán, el gran sacrificado del raid, que hace movimientos con las manos para saludar a sus compañeros. Éstos lo distinguen enseguida entre un grupo de varios oficiales. Al subir a bordo, se dan un emocionado abrazo. Durán, que va a volver al *Plus Ultra* para realizar el resto del vuelo, se muestra muy entusiasmado con el éxito conseguido en esta peligrosa escala, si bien, en secreto, masculla su pesar por no haber cruzado el Atlántico con ellos.

Hace mucho calor. Es temprano aún, pero se suda con facilidad. Los aviadores necesitan darse un baño y tomar algo más sustancioso. El comandante del *Alsedo* les permite gustosamente que utilicen su cuarto de aseo. Una vez reconfortados, van a hablar con el gobernador de la isla, que se ha trasladado hasta el buque para darles la bienvenida. Junto a él, también han llegado varios técnicos de radiotelegrafía que, durante el vuelo, han estado en contacto con el *Plus Ultra*. Se saludan y les manifiestan su alegría por haber arribado a Noronha con éxito, en donde unos años antes también habían hecho escala los portugueses Coutinho y Cabral. Es la segunda vez que una aeronave acuatiza en la isla —les recuerdan—, aunque lo saben de sobra.

El gobernador los invita a pisar tierra y visitar la ciudad.

—Lo siento de verdad, pero no podemos detenernos —arguye

Ramón, excusándose ante el gentil ofrecimiento.

En Noronha han engalanado las calles y las casas con banderas y adornos. La población, aunque poco abundante, los espera con entusiasmo. El gobernador insiste, pero Ramón se muestra inflexible. Quieren salir ese mismo día hacia Pernambuco y tienen que revisar el hidroavión y ponerlo a punto.

A esas tareas se dedican toda la mañana.

—¿Qué tal están las hélices? —le pregunta Ramón a Pablo Rada.

—Ninguna fisura y en perfecto estado.

Rada ha revisado ya los motores y los mandos y no ha encontrado ningún fallo mecánico. Han tenido también que extraer el agua acumulada y ordenar todo el interior del hidro que, a causa de la lluvia y las largas horas de vuelo, se halla bastante alborotado. Algunas cartas marinas han quedado inutilizadas a causa de la inundación.

Durán regresa al *Plus Ultra* muy satisfecho. De pie sobre la cubierta, apoyada la espalda en el ala de babor, mira a todos lados, comprobando el estado del avión y preguntando con curiosidad sobre el desarrollo de la etapa. Va ataviado con su impecable uniforme de marino.

—Mi teniente —le dice Rada—, la etapa ha sido muy tranquila, aunque hemos venido mucho tiempo en completo silencio, sin contacto con nadie por falta de señal.

—¡Y pesada! —apunta Alda—. ¡Una etapa tranquila y muy pesada! Sobre todo esas dos horas y media que hemos ido navegando por mar. ¡Que se lo digan a Franco!

Ramón esboza una sonrisa desde la carlinga.

—¡Pero aquí estamos! —exclama.

—¡Sí, señor, aquí estamos! Lejos de España, pero con éxito —comenta Alda muy emocionado.

—¡Una escala más y habremos cruzado el Atlántico! —resalta Ramón, que, en el fondo, lamenta no haberlo podido atravesar sin detenerse en Noronha.

Todos son conscientes de ese hecho.

—En el *Alsedo* hemos estado muy atentos. El comandante Gámez no se ha retirado ni un minuto del cuarto de radiotelegrafía —les asegura Durán.

—¡No me explico entonces por qué hemos estado tanto tiempo sin contacto por radio! —se queja Alda.

Mientras conversan, se han ido cargando los depósitos con seiscientos litros de combustible con el fin de disponerlo todo para salir cuanto antes.

—Comemos en el *Alsedo* y despegamos esta tarde. Tendremos unas tres horas y media de vuelo hasta Recife —apunta Ramón, que comprueba una de las brújulas en ese momento.

El cielo comienza a nublarse y presagia lluvia. El mar, algo más movido, no parece que vaya a impedir el despegue. Desean llegar por la tarde al puerto de Recife, capital de Pernambuco, y culminar así el cruce completo del Atlántico Sur. La aventura está otra vez a la vista.

Durante la comida en el *Alsedo* consiguen despejar el misterio de la falta de comunicación que, durante varias horas, han sufrido en medio del océano. Ha pasado algo muy curioso: el comandante Gámez, que había permanecido todo el tiempo a la escucha para recibir las señales del *Plus Ultra*, había rogado a los barcos con los que se cruzaba que no hicieran uso de la radio para evitar así interferencias.

—Lo que he sabido después —terció Gámez— es que esos barcos le habían pedido lo mismo que yo a otras estaciones de radio y otros barcos, pues nosotros íbamos a ser los que diéramos las noticias, así que unos por otros y otros por unos nos callábamos todos.

La explicación provoca risas y bromas en todos los oficiales que participan en la comida. Ésta concluye con un brindis por el éxito del raid. Ramón, muy efusivamente, da las gracias a toda la tripulación del *Alsedo* por la magnífica cobertura y apoyo logístico que estaba prestando al *Plus Ultra*.

Con los motores en marcha y en perfecto funcionamiento a pesar de la lluvia caída, la aeronave, con sus cuatro tripulantes a bordo, emprende unas horas más tarde la carrera para el despegue.

En pocas horas, va a completarse la travesía del Atlántico.

Buenos Aires parece mucho más cerca.

Capítulo 28

En el otro museo

Raymond estaba encantado.

Noventa años después de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires, había visto con sus propios ojos el mítico hidroavión.

Noventa años, como los suyos recién cumplidos, eran ya muchos años, pero tenía la sensación de que había cerrado un círculo muy importante en su vida.

Ahora, acompañado de su hijo José Luis, caminaba por la Avenida Rivadavia. Se habían detenido junto a un semáforo y acababan de cruzar por un paso de peatones, dejando un precioso parque a mano izquierda. Enfrente, en una casa esquinada de fachada estrecha, vivía Ignacio Blanco, el coleccionista. Debía de ser un edificio construido a principios del siglo XIX.

El reloj marcaba las diez y media.

Al día siguiente del *Tortoni*, habían decidido verse para que Ignacio les enseñara su pequeño museo. Eva, entretanto, había quedado con Ernesto para visitar la ciudad.

Cogieron el ascensor y subieron al quinto piso. Les abrió la puerta una mujer gruesa, de pelo rojizo y ojos cálidos. En la mano izquierda sujetaba una funda de gafas.

—Hemos quedado con el señor don Ignacio Blanco —le informó José Luis.

—¿Ustedes son los españoles?

—Sí, señora, nosotros somos —confirmó Raymond, con una sonrisa.

Los condujo, a través de un luminoso pasillo lleno de cuadros, hasta un amplio salón cuyas paredes estaban revestidas de madera.

—Esperen, enseguida viene el señor —les dijo mientras dejaba la funda de las gafas sobre una mesa.

—Aquí hay mucho *glamour* y dinero —le comentó José Luis a su padre en voz baja.

Todo estaba decorado con un gusto exquisito, con un toque suntuoso y selecto. Colgaban algunas acuarelas y varios óleos. Eran cuadros de estilo modernista sobre todo, aunque también podían verse alguna pintura abstracta y algún aguafuerte. En un ángulo, entre dos balcones, había un piano de cola. Encima de la tapa destacaba un jarrón con rosas amarillas. Se respiraba un aire de otra época.

—Fue de mi mujer, una excelente pianista —les explicó Ignacio, nada más entrar por otra puerta, vestido con una chaqueta azul que realzaba su porte elegante.

—¡Ah, la música! No quiero irme de Argentina sin escuchar algún tango en directo. ¿Nos aconseja algún sitio? —le preguntó Raymond.

Ignacio Blanco recapacitó un momento.

—Hay un montón de tanguerías, imagínese… pero estoy pensando sobre todo en dos: *El Viejo Almacén* y *El Querandí*. Son mis favoritas.

Les habló de ellas y les dio las indicaciones oportunas sobre su ubicación.

—Pues iremos esta noche o quizá mañana —advirtió José Luis.

Enfrente del piano había una vitrina en la que, a primera vista, se distinguían unas gafas de aviador. Después, se iban viniendo a los ojos otros objetos como medallas, galones, un mechero, una brújula, una regla de cálculo…

—Me imagino que éste es su magnífico museo —dijo Raymond señalando hacia la vitrina.

—Sí, señor, éste es. Me complace mucho que hayan venido a verlo. ¿Qué les parece si nos tuteamos?

—Me parece perfecto.

Muy complacido y disfrutando con ello, les fue contando la historia de algunos de aquellos viejos objetos pertenecientes a diferentes épocas y circunstancias, pero no quiso darles una explicación demasiado minuciosa pues comprendía perfectamente que lo que más le interesaba a Raymond era todo lo relacionado con el *Plus Ultra*. Se dirigió entonces a una estantería de un mueble bajo, cerrada con una puertecilla de cristal biselado. Rebuscó en su interior, entre libros antiguos y papeles amontonados, y extrajo un volumen parecido a un álbum, de cubierta verde oscura, como el del viejo

uniforme de la entonces aviación española, con letras doradas en su frontal.

—¿Lo conocés? —se dirigió a Raymond, mientras cogía el estuche de unas gafas que, al momento, se acaballó sobre la nariz.

—Ahora mismo no. ¿Qué libro es?

—Es el libro oficial del *Plus Ultra*, editado por *La Cooperativa Fotográfica* de Buenos Aires en 1926. ¡Una joya! Tené —se lo acercó.

Raymond sintió un sobresalto. Conocía ese libro de oídas, pero no lo había visto nunca. No era nada fácil conseguir un ejemplar, aunque tampoco es que realmente hubiera muchos ejemplares en el mundo. Ignacio pareció intuir sus pensamientos.

—Te digo: llegó a mí de una forma curiosa.

Le contó que el libro había pertenecido a la abuela de su mujer, quien, desde joven, había vivido en la Argentina. Ella fue la que generosamente se lo regaló. Tenía algunas trazas de humedad en un ángulo de la parte posterior y los dorados algo difusos en algunas zonas, sobre todo en uno de los dos escudos de la cubierta. Su título lo decía todo:

ALBUM GRÁFICO. HOMENAJE A LOS HÉROES DEL PLUS ULTRA

Se sentaron en un sofá. Frente a ellos, en otro, Ignacio les iba refiriendo algunos detalles curiosos sobre su contenido mientras Raymond, con el álbum sobre las piernas, pasaba con cuidado las hojas. Pronto se dio cuenta de que ese libro atesoraba un magnífico reportaje fotográfico sobre la estancia de los aviadores del *Plus Ultra* en tierras americanas. Había fotos de recepciones, banquetes, desfiles por las avenidas, ilustres personajes, desembarco en el puerto, agobios entre la multitud…

El álbum resultaba un testimonio de enorme valor para percibir el ambiente y captar la viva realidad de aquellos años que Raymond conocía a través de los libros; también para corroborar los relatos que había escuchado hacía tanto tiempo de labios de su padre.

—¿Qué quieren tomar?

José Luis le pidió un zumo de naranja; Raymond, en cambio, no quiso beber nada.

—Siempre me he preguntado —comenzó diciendo José Luis mientras la mujer que los había recibido en la entrada, ahora con un delantal blanco, les servía las bebidas— cómo pudieron dormir tan poco y resistir en pie tantos agasajos.

—Eran hombres rudos —intervino Ignacio—, acostumbrados a las noches en vela en la guerra de Marruecos, a aguantar el frío o el polvo del desierto. ¡Cuántas veces Franco tuvo que soportar un chaparrón en la cabina y quedarse durante horas con las ropas empapadas! ¿Y Rada? ¡Ése era un genio!, capaz de pasarse día y noche cuidando los motores. Luego, en pleno vuelo, dormitaba a ratitos.

—¡Desde luego que sí! Eran hombres recios —corroboró Raymond.

—¿Te gusta el álbum? —le preguntó Ignacio.

—¡Claro que me gusta! ¡Impresionante! Es como tenerlos aquí ahora mismo.

—Voy a enseñarles la joya de mi colección —dijo muy misterioso.

Dejó el álbum sobre una mesa y se dirigieron a una habitación contigua. Era un espacio rectangular, de unos seis metros de largo, decorado de una manera elegante. Cerca de la puerta había un sofá en forma de media luna y unas estanterías cerradas con cristales en la pared izquierda. Dentro podían verse muchos objetos relacionados con

la aviación, aunque ninguno de ellos, a simple vista, parecía guardar relación con el *Plus Ultra*.

Ignacio cogió una llavecita de un cajón y abrió una de las vitrinas. Sacó una caja redonda, plateada, una de esas cajas de aluminio que casi no pesan y que sirven para guardar películas de cine.

José Luis y Raymond permanecían expectantes a su lado. Seguramente, esa cajita contendría algún recuerdo de los aviadores, tal vez alguna medalla, otro botón, un galón, una corbata… ¡Quién sabía!

Ignacio tardó un poco en abrirla, ya que las tapas se encontraban bastante encajadas. Tiró de una de ellas y, girando hacia arriba, consiguió separarlas.

Enseguida pudieron ver su contenido.

—Es el original —aseguró Ignacio.

Dentro había un carrete.

—¿Una película? —preguntó José Luis.

—Sí, una película. Como ya les conté, mi viejo fue periodista en *La Nación*. Este carrete es un reportaje que se hizo en Buenos Aires a la llegada de los aviadores. No sé quién lo rodó, pero estaba entre las pertenencias de mi padre…

—¡Eso es fabuloso! —le interrumpió Raymond.

—Lo es, sobre todo teniendo en cuenta que hay muy pocas imágenes en movimiento de ellos.

—Que yo sepa… las de un documental de *Canal Historia*.

—*Ramón, el otro Franco*.

—Sí, señor, así se titula.

—¡Extraordinario! Un magnífico documental, pero este carrete —levantó la cajita por encima de la cabeza, moviéndola a la vez, para mostrarla con satisfacción— contiene imágenes inéditas.

—¡Me dejas aturdido! —exclamó Raymond.

Ignacio no pudo evitar sonreírse. Estaba orgulloso del impacto

que en los españoles había causado su carrete.

—¡Ya les dije que era la joya de mi pequeño museo!

—¿Y esta joya puede verse? —observó José Luis.

—¡Por supuesto, señores! ¡Por supuesto!

Les rogó que se sentaran en el sofá. Entonces, del techo, se abrió un dispositivo y comenzó a salir una pantalla, que fue descendiendo con lentitud hasta desplegarse por completo.

—¡Caramba! Lo tienes todo previsto.

—Soy un enamorado del cine. ¡Desde chico! Y ahora, con los nuevos medios técnicos, uno lo tiene en casa.

—Es una ventaja, pero nada como acudir a una sala y a una gran pantalla —puntualizó José Luis.

—Eso también es cierto, pero mirá: la he digitalizado, porque ya no hay proyectores para estas películas y porque, como les dije, es una pieza de museo.

Detrás de ellos, también del techo, apareció un moderno proyector. No tardó mucho tiempo en iluminarse la pantalla.

—Voy a apagar la luz —advirtió Ignacio.

Fueron cinco minutos largos de película, imágenes en el puerto de Buenos Aires, con los aviadores bajando de una canoa y subiendo a bordo de un buque. Las autoridades recibiéndolos entre apretones de mano emocionados. El rostro de Ramón Franco luce risueño, entre pícaro y complaciente, dejándose agasajar. Después, por una pasarela, descienden hasta una multitud enfervorizada que los aclama en el puerto. Se corta la escena y se ven otras imágenes: una especie de oficina, ramos de flores cuyos pétalos se desprenden entre los estrujones. Durán sonríe. Franco lleva el pelo alborotado y la guerrera completamente arrugada. Otra vez un corte en la película: un automóvil, enjambres de personas, agobios, la imagen se tambalea, tal vez porque el cámara ha recibido un empujón. Nuevas escenas, ahora en un salón muy bien engalanado. Parece el presidente de Argentina dando la mano a Franco, que sonríe… Un balcón: saludos a la multitud. Se ve un instante a Ruiz de Alda, que también sonríe, y se le aprecia una ranura entre los dientes superiores. En un barrido de la cámara vuelve a verse a Franco, habla, pero no se sabe lo que dice.

Sonríe y habla, sus ojos expresivos… y, sobre un fondo gris, la película se termina.

Ignacio enciende la luz.

—¿Qué les ha parecido?

Raymond no articula palabra. Se le nota muy emocionado.

—¡Te has quedado sin aliento! —le dice José Luis.

—¡Y no es para menos, hijo! ¡Es impresionante! ¡Vaya documento que tienes aquí, Ignacio! Te estoy muy agradecido por habernos permitido verlo.

—Solo personas como vos, que, al igual que yo, aman aquel vuelo, pueden apreciar de verdad lo que significa esta película.

—¿Has pensado alguna vez en hacerla pública? El mundo tiene que conocerla. ¿No crees?

—Sí, señor, el mundo va a conocerla también. He pensado donar este carrete a la Cinain, la Cinemateca Argentina y Archivo de la Imagen. Creo que es lo que debo hacer.

—Harás muy bien.

Siguieron un buen rato conversando sobre las imágenes que acababan de ver, elogiando su valor y comentando muchos detalles de las mismas.

Eran ya casi las doce del mediodía.

En el salón, Ignacio tuvo un gesto de enorme generosidad con Raymond.

—Te voy a regalar este libro y esta fotografía.

Era Ramón Franco, con su firma detrás, una de aquellas fotos que tuvo que dedicar el comandante durante sus días en Argentina.

—Pero, Ignacio, ¿cómo vas a regalarme esto?

—Sin peros. Es tuya, para tu colección. Tu padre fue piloto y conoció a Ramón; el mío, periodista, también lo hizo. Algo nos hermana. Los dos hemos vivido con este raid en la cabeza. El libro también te agradará: es una breve historia de la aviación argentina.

—Cuando llegue a Palma, te enviaré yo también algo que te gustará.

—No te sientas obligado.

—Tranquilo, lo hago de corazón.

Se fundieron en un abrazo, con sus ochenta y ocho y noventa años respectivamente.

—Encantado de conocerte —le confesó Ignacio.

—También yo me siento muy emocionado.

Quedaron en comunicarse a través de internet.

Se despidieron como si recitaran una consigna.

—Plus ultra, Raymond.

—Sí, más allá siempre, amigo mío.

Capítulo 29

El peligro acecha

«¿Manías de coleccionista?». Tal vez su amigo Mario, a quien había involucrado en el robo del museo, tuviera razón.

Sin embargo, lo que Mario no tenía en cuenta era que en determinadas personas sin una edad definida, pero con una inquieta actitud fuera de lo común, todo podía llegar a ser posible mientras no se supiera que era imposible, según había oído comentar a alguien. Sí, claro, él también podía ser un maniático, como pensaba Mario, pero en esta ocasión la manía iba mucho más allá de su propio interés.

Dejando ahora de lado estas opiniones de su amigo, recordaba aquellos cómics y tebeos de ciencia ficción que se leía a menudo, sobre todo los de sus superhéroes favoritos: Batman y Superman. En su mente intrépida, la fantasía y la realidad se daban de la mano con tan solo un salto en el vacío. Lo mismo le ocurría cuando evocaba un peligroso incidente sucedido al *Plus Ultra* durante una de las etapas. Llegaba entonces el momento en el que su imaginación se disparaba y crecía su desmedida ansia de riesgo, sacándolo de la rutina predecible que tanto lo aburría.

Y así, figurándose en el lugar de los hechos, percibió cómo una potente trepidación sobresaltó a los aviadores unas horas después de haber despegado de Noronha.

—¿Qué ha sido eso? —pregunta Alda, que se agarra a la mesa que tiene delante, donde lleva los aparatos de navegación y las cartas marítimas.

El avión ha experimentado un brusco bandazo que ha desequilibrado a los tripulantes. Durán se aferra a un enganche mientras la vibración se hace más acusada.

El eco del estruendo aún sigue zumbando en los oídos.

—¡Se ha roto una hélice, mi capitán! —responde Rada con convicción.

Saca la cabeza por la escotilla y trata de distinguir cuál ha sido. Con ellas girando a esa velocidad es imposible.

De pronto, un silencio momentáneo se expande por toda la

aeronave.

Ramón ha desconectado los motores y deja que el avión planee durante el tiempo suficiente para descubrir dónde está la rotura.

Cae una lluvia persistente.

—¡Ha sido la trasera, mi comandante! —grita Rada.

Ramón no lo oye.

—¿Cuál?

—¡La trasera!

El *Plus Ultra* pierde enseguida altura y Ramón vuelve a encender motores, esta vez tan solo el delantero. Imprime máxima potencia. Alda entretanto recoge la antena de la radio que cuelga por debajo unos sesenta metros. Va enrollándola poco a poco en una madeja. Cuando termina, se pone a hablar con Durán. Casi con frases entrecortadas, le muestra su preocupación por la rotura de la hélice.

—Habría que acuatizar —le sugiere.

—¡El mar muy movido!

—Podemos caer en cualquier momento.

—Hay mucha marejada —insiste.

Ramón, en la cabina, hace todo lo posible para mantener la altura. No tiene previsto acuatizar. Sabe que las olas pueden destrozar la nave.

Al rato, se produce un violento descenso. Durán y Alda se miran con expresión de sobresalto. Se agarran con fuerza para no ser desplazados en el interior, pero el zarandeo es constante. Sienten el temor de irse directos contra el agua.

El avión sigue cayendo.

Hay instantes de dramático nerviosismo. La superficie del mar se encuentra cada vez más cerca.

El avión sigue cayendo.

—¡Nos estrellamos! —grita Alda.

Durán siente un vacío en el estómago mientras Rada, en los motores, se aferra a un agarre para no caerse. Son segundos que parecen eternos. Alda observa por una de las ventanillas el color apagado del mar que se aproxima. Ya se ve chapoteando en el agua.

Ramón, con los brazos en tensión, pugna por controlar la nave. Cae la lluvia con más fuerza y sus gotas se le clavan en la piel del rostro. El peligro se intensifica.

El avión baja un poco más.

Dentro arrecia el temor. Alda da voces a Durán.

—¡No se suelte! —lo previene.

—¡Me agarro todo lo fuerte que puedo!

Baja un poco más.

El mar es una marmita hirviente. A escasa distancia ya de su superficie, Ramón consigue estabilizar el aparato.

—¡Menos mal! —suspira Alda.

—¡Aún no ha pasado! —le advierte Durán.

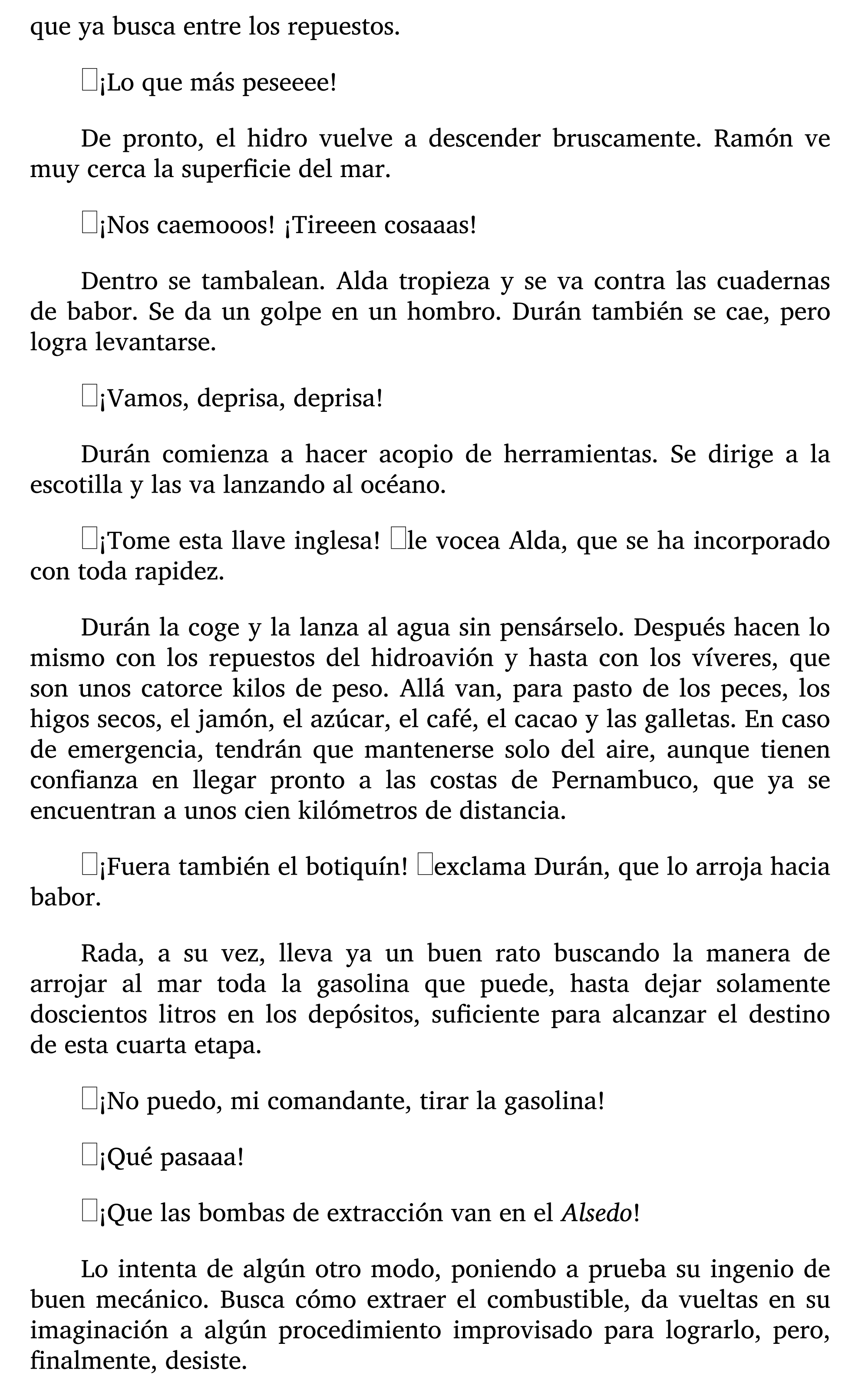
El hidro, que volaba a ciento cincuenta metros bajo un intenso aguacero, de pronto se encuentra a unos veinte metros sobre el mar. Las olas se levantan con fuerza y hay momentos en los que las salpicaduras casi tocan su casco. El comandante se muestra seguro con el volante entre las manos. Mira constantemente el cuentakilómetros y mantiene una lucha denodada para no tocar las aguas. Busca el modo de ganar altura lo antes posible. Sigue haciendo esfuerzos para no precipitarse.

Ahora vuelve a encender los motores traseros, pero la trepidación es tan poderosa que el avión corre el riesgo de deshacerse. El *Plus Ultra* se violenta contra sí mismo, protestando por ese intento de su comandante. Sin motores traseros, baja la velocidad.

—¡Tiren cosas que nos caemos! —grita Ramón.

Durán y Alda se dirigen rápidamente a la cola y el avión experimenta un desequilibrio que el piloto intenta controlar con pericia.

—¿Por dónde empezamos, mi capitán? —grita Durán muy apurado,


que ya busca entre los repuestos.

—¡Lo que más peseeee!

De pronto, el hidro vuelve a descender bruscamente. Ramón ve muy cerca la superficie del mar.

—¡Nos caemooos! ¡Tireeen cosaaas!

Dentro se tambalean. Alda tropieza y se va contra las cuadernas de babor. Se da un golpe en un hombro. Durán también se cae, pero logra levantarse.

—¡Vamos, deprisa, deprisa!

Durán comienza a hacer acopio de herramientas. Se dirige a la escotilla y las va lanzando al océano.

—¡Tome esta llave inglesa! —le vocea Alda, que se ha incorporado con toda rapidez.

Durán la coge y la lanza al agua sin pensárselo. Después hacen lo mismo con los repuestos del hidroavión y hasta con los víveres, que son unos catorce kilos de peso. Allá van, para pasto de los peces, los higos secos, el jamón, el azúcar, el café, el cacao y las galletas. En caso de emergencia, tendrán que mantenerse solo del aire, aunque tienen confianza en llegar pronto a las costas de Pernambuco, que ya se encuentran a unos cien kilómetros de distancia.

—¡Fuera también el botiquín! —exclama Durán, que lo arroja hacia babor.

Rada, a su vez, lleva ya un buen rato buscando la manera de arrojar al mar toda la gasolina que puede, hasta dejar solamente doscientos litros en los depósitos, suficiente para alcanzar el destino de esta cuarta etapa.

—¡No puedo, mi comandante, tirar la gasolina!

—¡Qué pasaaa!

—¡Que las bombas de extracción van en el *Alsedo*!

Lo intenta de algún otro modo, poniendo a prueba su ingenio de buen mecánico. Busca cómo extraer el combustible, da vueltas en su imaginación a algún procedimiento improvisado para lograrlo, pero, finalmente, desiste.

—¡Sin bombas no es posible, mi comandante! —le dice.

Ramón ensaya un gesto de fastidio.

Se han deshecho, no obstante, de algunas latas de combustible.

—¡Al agua con todo!

—¿Todo? —se extraña, alarmado, Rada.

—Yo aviso.

El viento sopla recio. Cada vez que salen fuera para desprenderse de algún material sienten su golpe frío en los rostros. Y eso que ahora la velocidad de la aeronave, con un motor menos en funcionamiento, ha disminuido a noventa kilómetros por hora. Acaban de lanzar el equipaje por la borda.

Con la pérdida de peso, el *Plus Ultra* ha conseguido elevarse unos metros más sobre el nivel de las aguas. Hay un respiro de alivio.

—¿Tiramos también la radio, mi comandante? —Durán ha reptado hasta la cabina y ha sacado la cabeza por el agujero circular que comunica con el tubo del pasaje.

—¡Subimos! —grita Franco.

—Entonces, ¿no la echamos fuera?

—No —dice tajante.

El *Plus Ultra* se mantiene a baja altura, planeando como una gaviota argéntea sobre un cielo de plomo, tan despacio que casi parece que no avanza. Ramón lo mantiene a raya, con esa habilidad suya ante los imprevistos que lo ha librado de enormes peligros y accidentes mortales. Es un punto en la inmensidad del océano, apenas una mota de polvo en suspensión en un espacio infinito. Cuatro hombres, sustentados por un frágil fuselaje, viven en su interior una experiencia única. Nadie jamás ha volado en esa zona del planeta. Desconocen los peligros que pueden aguardarles.

Desde el despegue en Fernando de Noronha han padecido un fuerte viento de costado que los ha desplazado de la ruta. El derivómetro les ha suministrado perfectamente los datos del desvío, que Ramón ha corregido para seguir el rumbo hacia Recife. Se han visto zarandeados, golpeados, mojados… Llevan caladas las ropas,

sobre todo Franco, que vive a la intemperie y soporta con entereza todas las inclemencias como un caballo en un prado de montaña.

Desde una de las ventanillas, de apenas treinta centímetros de diámetro, Alda observa las broncas ondulaciones de un mar oscuro. Si tuvieran que acuatizar por una urgencia, o, simplemente, para navegar hacia Recife, el *Plus Ultra* hubiera pasado por graves dificultades. Ramón ha dado vueltas en su cabeza a esta posibilidad. Resulta, sin embargo, más heroico volar a través del Atlántico con una sola hélice, lo que acrecentará el éxito del raid cuando los periódicos narren este episodio. El comandante está seguro de que la bienvenida va a ser apoteósica en el puerto de la ciudad, una vez consumada la travesía de este mítico océano. Se siente satisfecho y orgulloso. El riesgo ensancha el valor del éxito cuando se supera una aventura peligrosa, pero aún no pueden cantar victoria.

Ahora Ramón sigue esforzándose por ganar altura y aprovechar las corrientes de aire para conseguir mayor velocidad. Apenas hay diez metros de separación entre el *Plus Ultra* y la superficie del mar, ya más calmado y moviéndose con una lentitud que garantiza un tranquilo acuatizaje. Han transcurrido ya casi tres horas de vuelo y calcula que debe quedarles menos de media hora hasta Recife.

Desde su posición, distingue ya bastante bien la línea de la costa. También, dentro, Alda observa a lo lejos su relieve sinuoso a través de la ventanilla.

—¡Estamos cerca! —informa.

Ha cesado la lluvia. También el viento. El *Plus Ultra*, volando solo con el motor delantero, está cubriendo perfectamente la distancia. Sigue a muy baja altura, tan baja que los inmensos bosques de palmeras corren junto a ellos a ras de los ojos. El paisaje es grandioso, semejante a la idea que la imaginación pudiera formarse de un paraíso. Así le parece a Juan Manuel Durán, que se ha buscado un hueco, junto a Alda, en la ventanilla.

—¡Fíjese qué desembocadura!

—¡De impresión! —le responde Alda ante este magnífico espectáculo de la naturaleza.

—Nunca he visto nada igual.

No hablan mucho, porque hay que dar grandes voces para entenderse. Alda le señala un cercado de cabañas de pescadores cuyas

gentes, con las cabezas levantadas, ven pasar muy cerca el *Plus Ultra*. También divisan pequeñas embarcaciones de vela y remos diseminadas por las aguas. El ruido de los motores despeja todas las dudas: cientos de manos saludan el vuelo del águila que acaba de cruzar el Atlántico. «¡Son ellos! ¡Son ellos!», parecen decir. A tan escasa altura se distinguen bien las caras y se oyen los gritos de entusiasmo. Casi vuelan al nivel de los árboles.

Es la hora del atardecer.

Rada también se muestra rebosante. Le impresiona tanta maravilla. Se ha ido a la proa y se está fumando un cigarro. Van dejando atrás playas inmensas, selvas de una vegetación exuberante, caudalosos ríos, escarpados acantilados, islotes solitarios… Gira la cabeza y ve al comandante en su puesto, reconcentrado, imperturbable. Ni come ni bebe. ¿Qué estará pensando? Tiene una confianza plena en él, lo admira, lo seguiría al fin del mundo. Da una última calada y se mete dentro.

A estribor se divisa ya la ciudad de Olinda y, un poco más allá, Recife, ya que ambas poblaciones están casi unidas.

El hidroavión bordea la costa y pasa frente a la primera de ellas.

En Madrid hierven las pizarras. La gente aguarda con impaciencia las noticias. En Barcelona sucede lo mismo. También en El Ferrol… La tiza va dando detalles que casi siempre generan insatisfacción. Quieren saber más, necesitan ver, tocar a los héroes. Toda España y Brasil y Uruguay y Argentina se mantienen expectantes. El mundo entero.

Desde el puerto de Recife distinguen ya a lo lejos un punto luminoso. Un dedo lo señala. Enseguida crecen las certezas. ¿Será el *Plus Ultra*? Hay un niño que le pide a su padre que lo aúpe sobre los hombros. Otro hace lo mismo. Son ya muchos los niños encaramados sobre los hombros de sus padres. Pasan los minutos. Los muelles rebosan de *canotiers* y de pañuelos. Pronto los agitarán en el aire. Una señora se protege debajo de una sombrilla.

Pasan los minutos.

Hay más señoras con sombrillas.

Otro dedo traza una línea recta sobre el horizonte. Cientos de dedos se han estirado en la misma dirección. Las pupilas siguen el sendero invisible que señalan los testigos. Llora un niño ante las

protestas de su padre, cansado de sujetarlo en alto. Una niña sonríe y pide explicaciones a su madre. Ésta le cuenta que va a llegar un águila desde la otra orilla del océano. «¡Allí! ¡Allí!». «¿Dónde? ¿Dónde?». Se oye ya el sonido de los motores. El punto va creciendo y se define la silueta de un pájaro metálico. Aumentan los murmullos, las voces, los gritos. Nadie se entiende. Para hablar se necesita tener voz de trompeta.

¡Estalla el entusiasmo!

La niña busca el águila, pero solo ve un avión.

Vuelan los *canotiers* a medio metro de altura y se contorsionan los pañuelos.

Ramón Franco divisa el malecón del puerto. Es largo, larguísimo. Las olas rompen contra las escolleras. Ve los muelles repletos. Distingue la marejada de sombreros y la aglomeración de vehículos al otro lado. Se siente satisfecho y un hueco de sensaciones se le abre en el estómago. Hay banderas que ondean en los mástiles o que cuelgan de los balcones y ventanas.

¡Han cruzado el Atlántico!

«¡A ver cuando imitarás a tu hermano!», recuerda las palabras de su madre refiriéndose a Francisco, que asciende sin alas en el escalafón del arma de Infantería. «Sí, mi hermano es muy bravo, pero yo, en cuanto se me suba la sangre a la cabeza, haré una trastada y le dejaré chiquito».

Detiene los motores. La única hélice en funcionamiento va, poco a poco, descubriendo sus palas de madera. El silencio se rompe entonces con el chapuzón de la canoa del *Plus Ultra* sobre las aguas.

Ahora la gente puede contemplar con sus propios ojos la quimera de los periódicos. La ven amerizar con elegancia. Hay lágrimas en las mejillas. Se ven tantas cabezas que es como si el muelle hubiera desaparecido. Los aviadores agitan sus gorras para saludar a las más de cien mil personas que han acudido a recibirlos. Suenan las sirenas de todos los buques. Repican las campanas de las iglesias.

¡Han cruzado el Atlántico!

Ramón pondrá un radiograma a Madrid pasadas las diez de la noche:

Llegada bien a Pernambuco. A cien millas se rompió hélice trasera, siguiendo el vuelo con el motor delantero solamente y amarrando sin novedad en el puerto.

Al día siguiente, *La Vanguardia* se deshace en elogios:

El comandante Franco y sus valientes compañeros han llegado al continente americano. España acaba de obtener un éxito resonante, obra del valor y de la pericia de sus pilotos aviadores. No es hacer literatura, sino reflejar exactamente la verdad de los hechos, el decir que España y la América española han vivido unos días con la misma ansiedad y pasan, en estos momentos, por el mismo desbordamiento de entusiasmo. Desde Méjico hasta la República Argentina, en todo lo largo de la tierra americana donde se habla el español y aun en aquellos países de una lengua hermana, como es la de Camoens, los nombres del Plus Ultra y de sus intrépidos tripulantes están en todos los labios y son pronunciados con emoción y simpatía.

Capítulo 30

La estación de las lluvias

Han permanecido tres días en Recife sin apenas descanso. Al amanecer del día cuatro de febrero, el *Plus Ultra* ha despegado hacia Río de Janeiro.

Llevan ya casi tres horas de vuelo. La costa, a estribor, es una constante sucesión de extensas playas y selvas impenetrables que se adentran en una densa mancha verde desde el borde de las arenas. El sol agrieta el rostro y Ramón echa en falta el no haberse puesto vaselina para protegerse. Va a terminar mudando la piel como los lagartos.

Han sido tres días de continuas recepciones, banquetes interminables, encendidos discursos, interviús, cablegramas, cartas, regalos… El *Plus Ultra* lleva ahora una placa de oro en la proa que le ha obsequiado la colonia española de Pernambuco.

—Prometo que esta placa no abandonará el *Plus Ultra* hasta que el paso del tiempo lo destruya —ha dicho el comandante.

Todos los diarios se han hecho eco de la travesía atlántica. Hay declaraciones de pilotos extranjeros elogiando el raid. Franco, reclamado por la *United Press*, le ha respondido a su representante: «No soy escritor, sino solo aviador; pero si algo escribiera sobre mi travesía del Atlántico, no podría sustraerme el recuerdo de las gloriosas carabelas de Colón». Lo evoca ahora, henchido de orgullo bajo el sol tropical mientras sus manos sujetan el volante. Mira la brújula para no perder el rumbo. El goniómetro y otros aparatos los han dejado en el *Alsedo*, que viene detrás cubriendo la ruta. El *Blas de Lezo* ya ha regresado a España, ya que solo tenía autorización para llegar hasta Pernambuco.

Aún quedan muchos kilómetros por delante. Son dos mil cien los que tienen que cubrir en total. Doce o trece horas de viaje.

Durán ha tomado los mandos del hidroavión. El vuelo es placentero. El paisaje impresionante. Atraviesan enormes desembocaduras de ríos que vierten sus aguas entre islillas y diques de arena. Ramón se ha encendido uno de sus clásicos puros habanos y disfruta dejando que el humo se disipe en el aire. Ha estudiado perfectamente la ruta: todo lo ha calculado, sin dejar de anotar los puntos de paso, el tiempo previsto, la velocidad del viento, el gasto de

combustible.

—Llegaremos sobre las seis de la tarde —le dice a Durán.

Aún deben cubrir la parte más difícil del trayecto: el instante del día en el que comience la lluvia. Después, puede venir una inclemente tormenta y una pérdida de visibilidad bajo la capa de nubes. Sin embargo, tras la travesía del Atlántico, se ha ganado en seguridad, pues, al volar ahora junto a la costa, el riesgo disminuye muchísimo, ya que, en caso de avería, siempre será más fácil que localicen el aparato. Son muchas las gentes que se agolpan en las playas, saludándolos, emocionadas de verdad ante el espectáculo que proporciona ver pasar cerca el *Plus Ultra*.

Ramón, que se está acabando su habano, evoca una conversación en el hotel de Pernambuco y se siente reconfortado por el éxito. Aún hay que llegar a Buenos Aires, pero su raid ya ha hecho Historia.

—Ya ha batido usted el récord mundial de distancia para hidroavión —le dijo un periodista de un diario brasileño.

—Sí, por dos veces: primero en la etapa de Canarias a Porto Praia, en la que conseguimos superar los mil seiscientos kilómetros en los que estaba la marca. Luego, entre Porto Praia y Noronha, nos hemos batido a nosotros mismos. ¡Ese ha sido el verdadero récord! —se sonrió, con una sonrisa pícara de orgullo satisfecho.

—¿Cuántos han sido, comandante?

—Dos mil trescientos.

—Hay más: también ha batido usted el récord de velocidad. ¿Me equivoco?

—No señor, no se equivoca usted. El *Plus Ultra* también lo ha logrado.

—¿Serán homologados estos récords?

—Por supuesto, el teniente Durán es comisario deportivo con capacidad para acreditar estos récords ante la Federación Aeronáutica Internacional.

Ramón vuelve a tomar los mandos y Durán, a través del angosto pasadizo que hay detrás de los asientos del piloto, repta hacia la cabina de pasaje; después, cruzando entre los depósitos de

combustible que se encuentran a la altura de las alas, se dirige hacia la parte trasera. Ve a Alda acodado sobre su mesa, que repasa algunos planos de la costa, realizados a una mayor escala que los que lleva Ramón en la cabina. Sin embargo, el capitán de infantería, con la vista fija en algún punto del plano, se ha quedado pensativo.

—¿Comemos algo? —le dice Durán, pero el capitán no lo oye.

Alda está rememorando el desembarcadero de Recife, cuando, conducidos a puerto por una canoa, se vieron repentinamente atrapados en una masa informe y multitudinaria de gente que los acosaba. Palmadas en la espalda, abrazos interminables, tirones de la guerrera, apretones de manos, empujones, tropiezos… Varias veces sintió que le agarraban de un brazo y que, enseguida, alguien hacía lo propio pero en el brazo contrario. Lo mismo les sucedió al salir del palacio del gobernador de Pernambuco, en donde hubo una cálida acogida, se brindó con champagne y se pronunciaron resonantes discursos. Desde que pisaron tierra no tuvieron un momento de descanso, sobre todo Franco, que era el más reclamado. Ni siquiera en el hotel parecía posible que los dejaran tranquilos.

—¿Comemos algo, mi capitán? —le repite Durán.

—Dígame, teniente.

—Que yo creo que vamos a comer algo. ¿No le parece?

Pablo Rada, en el exterior del hidro, lleva las manos llenas de aceite y sujeta unos alicates en una de ellas. Parece que ha terminado de apretar algún latiguillo. Como ha estado al lado de los motores, tiene aturdidos los oídos. Al día siguiente de la llegada a Recife, junto a Alda, estuvo cambiando la hélice trasera, que se les había partido durante el vuelo desde Noronha. Le faltaba un trozo de madera que se había desprendido bruscamente y que podía haber provocado un grave percance. Quitaron la hélice y pusieron otra de cuatro palas, pero tuvieron un fallo en su elección. Cuando Franco arrancó los motores para probarla, enseguida se dio cuenta. Habían montado detrás una hélice delantera. Si el *Plus Ultra* se hubiera puesto en marcha, habría reculado como un pollino.

El mecánico, al no pertenecer al cuerpo de oficiales, no ha participado en las numerosas recepciones ofrecidas a los aviadores en Recife. Sin embargo, perdiéndose entre las calles de la ciudad y, sobre todo, frecuentando su vida nocturna, se ha recreado en otro tipo de diversiones. Rada no tiene inconveniente alguno en visitar los locales

nocturnos, en donde con su gracia y encanto naturales se ha hecho con los favores de algunas señoritas.

Queman los rayos del sol. La mañana es luminosa y el hidro sigue volando junto a la costa. El paisaje se desliza ante los ojos en el azul translúcido de las aguas del mar y en el verde que se extiende más allá de la vista. Hacia las nueve de la mañana, divisan la ciudad de Bahía, levantada sobre un inmenso cuerno de tierra abrazado por el océano. Ramón se desvía de la ruta y pasa en vuelo rasante sobre los edificios. El puerto se encuentra lleno de gente, lo mismo que las azoteas. Los aviadores mueven las manos y sus gorros para saludar a la concurrencia. La bahía presenta unas dimensiones colosales. Nunca han visto nada parecido. Tiene varias islas en su interior, aunque sobre todas ellas destaque la *Ilha dos Frades*.

Empiezan a tronar los cohetes. Semejan tiros, sones de ametralladora, el ruido de fondo de una batalla, como las libradas desde el aire contra las harcas de Abd el-Krim.

—Parece que hemos regresado a Marruecos —dice Ramón.

La pirotecnia alegra los corazones. Franco vuelve a virar con el *Plus Ultra* y hace una segunda pasada sobre la ciudad. En la azotea de un edificio distinguen una enorme bandera de España. Cruzan justo por encima: el entusiasmo se desborda. Todos agitan sus *canotiers* como palomas mensajeras de sus sentimientos.

—¡Cuidado! —exclama Durán.

Los cohetes explotan cerca del avión. El estruendo es constante. Suben tan alto que Ramón, para esquivarlos, no tiene más remedio que ascender hasta los cuatrocientos metros.

—¡Qué impresión! —suspira Rada.

—¡Todos están locos con el *Plus Ultra*! —le contesta Alda.

El comandante da una última pasada por la ciudad y, por fin, en dirección al mar, toma otra vez la línea de la costa. Atrás queda Bahía, envuelta en blancas nubecillas de pólvora que se disipan con el viento. Dejan a estribor el río Jaguaripe y, muy pronto, llegan al Morro de Sa Paulo, un saliente de tierra tapizado de vegetación. La playa es interminable; la selva, también. Ramón, al que la piel del rostro comienza a despellejársele, se acuerda ahora del beso en la mejilla que recibió de la señorita Elena Blanco, al que él correspondió muy alegre besándole la mano derecha. Evoca también sus primeras palabras al

poner pie en el puerto de Recife: «¡Viva América!». Ramón, hace dos días, acaba de cumplir treinta años. Han sido muchas las felicitaciones.

Han vivido tres días de intenso ajetreo. ¡Hasta le tocó bailar la machicha después de uno de los numerosos banquetes! Se sonríe al pensar en los rápidos movimientos de ese baile brasileño, el soniquete de la música y las bromas a causa de su torpeza. Ha acabado cansado, durmiendo pocas horas, de aquí para allá, recibiendo agasajos y condecoraciones, leyendo y contestando telegramas. Sabe que a su mujer le han ofrecido un té de honor en Baracaldo y que le han obsequiado con una medalla de oro y un ramo de flores. Comunica con ella a menudo, aunque son breves las conversaciones.

Al divisar a lo lejos las primeras nubes oscuras, constata la exactitud de los partes meteorológicos: buen tiempo por la mañana, pero aguaceros y tormentas por la tarde.

Es la estación de las lluvias.

El *Plus Ultra* pierde su brillo metálico bajo el sol veraniego de febrero y se adentra en un negro caparazón que lo absorbe. La luz solar deja entonces de cuartear el rostro del comandante que, con las gafas de aviador y tras el parabrisas, observa las rayas luminosas que agrietan el horizonte. Empieza a caer la lluvia y las ropas no tardan mucho en empaparse. Ya se encuentra en medio de la tormenta.

Han pasado cerca de la ciudad de Victoria y les quedan aproximadamente unas cuatro horas de vuelo hasta Río de Janeiro, adonde llegarán al atardecer.

El aguacero arrecia. Ramón no tiene más remedio que alejarse de la costa e ir buscando espacios en los que la lluvia azote con menos fuerza. El viento sopla de frente y el hidro va perdiendo velocidad. Dentro, desde la ventanilla, Alda observa el paisaje lejano, los perfiles desdibujados de las montañas y las selvas, el verde difuso entre lagos y lagunas. Sobrevuelan ahora el río Parahiba, un grandioso cauce de agua que se abre en dos ramales al desembocar en el océano. Llueve con más intensidad. El agua rompe contra el aluminio del fuselaje con un repiqueteo de tambores. De vez en cuando, un trueno perfora los oídos. Hace frío dentro. A la altura del cabo de Santo Tomé, Ramón cambia el rumbo y se distancia más de la costa. No vuela alto. Pasan los minutos, el cansancio hace mella en los cuerpos, son muchas horas de viaje y más de dos mil kilómetros hasta llegar a su destino. Franco comprueba la velocidad: ciento cincuenta por hora.

—Ya estamos cerca de cabo Frío —dice Alda, que mira la carta de navegación que tiene sobre la mesa.

—A ver si acaba esta tormenta —protesta Durán.

Rada aguza el oído y permanece atento al régimen de los motores, un instinto que ha desarrollado con la fuerza de la costumbre. Cualquier cambio de frecuencia puede indicar un fallo mecánico. Mientras escucha, se acuerda de sus noches locas en Recife, de las bellas brasileñas, de las copas en un cabaret famoso. Lleva la cara manchada de grasa y el pelo muy revuelto.

Llueve. Los parabrisas mojados impiden una visión clara del paisaje. Hay que levantar la mirada por encima de ellos para vislumbrar los contornos. El hidro se escora hacia estribor. Ramón vuelve a acercarse a la costa y atraviesa cabo Frío por encima del istmo. Enseguida, sobrevuela el inmenso lago de Araguana y pone rumbo a Río de Janeiro. Queda menos de una hora de vuelo. La tormenta empieza a remitir.

El *Plus Ultra* está a punto de cerrar su quinta etapa, una travesía larga, pero sin graves contratiempos. Dentro, conversan Alda y Durán, cambiando impresiones entrecortadas de lo que ahora les aguarda en Río de Janeiro. En Madrid, se le ha ocurrido a algún medio de prensa organizar un concurso de poesía para festejar el raid. Muchos ya le dan vueltas al tema propuesto: «El *Plus Ultra* como evocación y exaltación de la obra de España en América. Cinco mil pesetas al ganador y, lo que es mejor, grabar con letras de oro una de las estrofas del poema en las alas de la aeronave». Entretanto, el padre de Ramón, quita importancia al raid: «¡Hace tanto tiempo que no hacíamos nada!», ha declarado en una entrevista.

Ramón hace también mucho tiempo que no habla con su padre. Dicen que se parece a él. Y es evidente que don Nicolás Franco Salgado-Araujo siente una gran afinidad hacia su hijo pequeño, no así hacia Francisco, que siempre le pareció un estirado y un rancio.

Mientras el padre de Ramón quita importancia al raid, el mundo se disloca con el *Plus Ultra*. Río de Janeiro es ya una fiesta.

Una escuadrilla de aviones ha salido a recibirlos. Ramón, para demostrar quién es y qué clase de aeronave es el *Plus Ultra*, se pone a doscientos kilómetros por hora. Se sonríe y se infla de orgullo.

—¿Habéis visto? —les dice a sus compañeros.

La bahía se abre ante los ojos de los aviadores de una manera sobrenatural. Acaban de llegar al paraíso.

¡Nunca han visto nada semejante!

Capítulo 31

Glorificados en vida

¡Es la locura!

John, Paul, Ringo y George descienden la escalerilla del avión que los trae desde Londres. Todos quieren verlos, tocarlos, abrazarlos, arrancarles algún botón o un mechón de cabello como recuerdo. ¡Son de carne y hueso!

—Así me imagino yo también a los aviadores en Río de Janeiro, como a los Beatles en mil novecientos sesenta y cinco. Me encontraba yo en Madrid entonces y saqué una entrada que me costó setenta y cinco pesetas para el concierto en la Plaza de las Ventas. Lo recuerdo bien. Tenía treinta y nueve años. Tú eras un niño. Dio la casualidad de que había venido desde Palma a un simposio de cardiología, así que, como aquellos chicos eran tan famosos y a mí, fíjate, bueno, ya lo sabes, me gustaba mucho la música que hacían, me escapé para verlos. ¡Aquello fue histórico! ¡Vaya concierto! Los alrededores de la plaza llenos de grises, las calles, las estaciones de metro… Grises por todas partes para evitar cualquier revuelta. ¡Y la gente! ¡Era la locura! Y eso que en España no fue como en otros sitios. En fin, con el *Plus Ultra* pasó algo parecido. Cuando llegaron a Río, como dijo Ramón Franco con mucha ironía, los glorificaron en vida —concluyó Raymond.

—Igual que a los Beatles.

—Sí, José Luis, igual. ¿Recuerdas la colección de sus discos que te regalé?

—Papá, gracias a ella tengo ahora miles de discos —evocó con nostalgia.

—¡Sí, claro, ahí empezaste!

—Los Beatles. ¡Qué tiempos! —suspiró.

—Cuatro, como los tripulantes del *Plus Ultr*a. No sé por qué establezco siempre esta relación.

—Cosas de los recuerdos, pero lo curioso es que lo asocies con Río. ¿No les pasó lo mismo en Montevideo y Buenos Aires?

—¡Claro que sí! Pero en Río, desde que llegaron al puerto, no dejaron de agobiarlos. ¡Aquello era increíble! Primero, las embarcaciones; luego, la gente. No podían dar ni un paso. ¡Aquello fue el disloque! No sé si por aquel entonces habría también jovencitas que lloraran y se llevaran las manos a la cara presas del histerismo.

—Me cuesta creerlo.

—No lo sé, pero te aseguro que en Río de Janeiro comenzaron a conocer de verdad el peso del éxito.

—¡Y lo que pesa el éxito!

—Sí, hijo, hay que saber llevarlo. Pierdes tu vida privada y no puedes pasear por ningún sitio sin que te miren —se arrellanó en el sofá, con un brazo estirado sobre el respaldo.

Se encontraban en el vestíbulo del hotel, conversando desde hacía ya unos diez minutos, después de haber descansado en sus respectivas habitaciones tras la comida. Aguardaban a Eva, que iba a acompañarlos a una visita turística, aunque más tarde tuviera planeado quedar con Ernesto. Ambos se mostraban impacientes, sobre todo José Luis, que manifestaba un temple más nervioso y agitado.

—¡Pero eran de carne y hueso! —exclamó.

—¡Y tanto! Eran de carne y hueso y todos querían ver con sus propios ojos a esos intrépidos aviadores que habían venido volando a través del Atlántico.

—Sí, comprendo lo que aquello representaba en los años veinte. Y la verdad es que me parece muy apropiada tu asociación con el concierto de los Beatles.

—El ser humano necesita ideales, José Luis.

—¡Ay, los dichosos ideales!

—Sí, los ideales… Y esos cuatro aviadores, con toda la propaganda que se montó a su alrededor, los tenían con creces. De la noche a la mañana se convirtieron en unos héroes.

Nada más acuatizar en la increíble bahía de Río de Janeiro, se ven rodeados de numerosas embarcaciones. Todos —periodistas, pescadores, marinos y gente que ha botado su propia barca para la ocasión— desean acercarse a los héroes. El *Plus Ultra* avanza por el agua bajo la atenta mirada del comandante, que procura no arrollar a nadie. El griterío es atronador. Los *canotiers*, como en otros lugares, se agitan incansables en las manos de sus poseedores. Hay barcazas en las que no cabe ni un alfiler de pie. Llevan dos pisos atestados de gente enfervorizada. Da la sensación de que pudieran venirse a pique en cualquier momento. Los aclaman sin conceder tregua alguna a las gargantas.

La lancha de remolque se aproxima hacia la proa del *Plus Ultra*. Corren el peligro de embestirse, a no ser que alguien cambie de dirección o pare de inmediato los motores. Franco lo ve. Desde la lancha le hacen señas. Franco, que intuye el peligro, decide detenerse. Las hélices van ralentizando su velocidad hasta quedar convertidas en dos simples aspas de madera. Toda la tripulación sale a cubierta.

—¡Estamos rodeados! —exclama Alda, que acaba de encenderse un cigarro.

—¡Ya lo veo! ¡Es increíble! —replica Ramón.

Llega la lancha, se saludan, se atan los cabos y se inicia el remolque del *Plus Ultra* hacia la isla de Enxadas, situada enfrente del puerto de Río de Janeiro. En esta pequeña isla va a tener lugar la primera recepción oficial.

Ramón no quita ojo a las decenas de embarcaciones que los rodean. Fotos y más fotos y más fotos. Todos pugnan por acercarse lo más posible. Aplausos, voces, gritos… El *Plus Ultra* empieza a ser remolcado a través de un pasillo acuático abierto entre las barcas. El mar se agita en la hora del crepúsculo, pero lo hace suavemente, chapoteando contra el casco.

—¡Esto no me gusta nada! —advierte.

—Ni a mí —le contesta Durán.

—Veremos si no tenemos un percance.

La lancha sigue tirando del hidro, pero, como es tan estrecho el pasillo, las alas corren el riesgo de chocar contra alguna embarcación. Ramón hace gestos de que se aparten. Todos, desde cubierta, dan voces y mueven los brazos con brusquedad, advirtiendo del peligro.

Franco está descompuesto.

—¡A un lado, a un lado! —grita.

Nadie reacciona y es como si sus advertencias carecieran de autoridad.

—¡Fuera, fuera, fuera!

El arrebato de la gente los aturde. La gente misma, sumida en un febril entusiasmo, parece no darse cuenta de nada. Quizá creen que el comandante los saluda, aunque su rostro, requemado por el sol, evidencie ahora su afilada furia.

La lancha, entre tanto, sigue remolcando a través del angosto pasillo al *Plus Ultra*, cuyas alas pasan casi rozando una de las embarcaciones.

—¡Pero la leche puta! ¿Es que no lo ven?

La boca se le llena de improperios. No puede contenerse más porque percibe que el hidro va a destrozarse en cualquier momento. Alda y Durán gesticulan y se mueven deprisa por la cubierta, de un lugar a otro, tratando de que las barcazas y las canoas se aparten.

—¡A un lado! ¡A un lado! ¡Copón bendito!

Cuanto más se enfada Ramón, más parece que se crece el público que lo observa. Deben de creerse que está de broma o que les dice cosas intrascendentes. Incluso aplauden y ríen con desenfado. Tal vez, es una pura confusión de idiomas.

—¡Que nos damos, que nos damos! —exclama Rada.

—¡Pero, cojones, es que están locos! —vocifera Franco.

—¡Cuidado! ¡Cuidado! —insiste Durán desde babor.

—¡Leche puta!

Ramón se lanza hacia la proa y, a toda prisa, empieza a cortar el amarre.

Al mostrador de recepción del hotel acababa de llegar una pareja de nuevos clientes. Él era un tipo entrado en años, con una prominente panza, cabello cano y escaso, que, con sus ropas juveniles

y sus gafas de sol sobre la frente, trataba de aparentar una edad huida desde hacía ya bastante tiempo; ella, en cambio, no tendría más de los treinta. Exuberante y bellísima, se movía con calculados gestos impregnados de una ruidosa coquetería. Raymond la observaba desde el sofá.

—¡Vaya mujer! —exclamó.

José Luis alzó la vista.

—¡Joder, es preciosa! ¡Y vaya gambas! Como dicen los argentinos.

—¿Gambas?

—Sí, papá, las piernas.

—¡Ah, no lo sabía!

—Él es español —le aseguró.

—¿Te lo ha dicho? —se sonrió.

—Como si lo hubiera hecho. ¿No ves la nariz que tiene y las voces que da?

—Hijo, ¡vaya argumento!

—¿No hablábamos de ideales hace un rato? Pues ahí enfrente los tienes: a ese individuo no le hace falta subirse a un avión y cruzar el Atlántico para convertirse en un héroe. ¡Ya lo es! Ha venido a Buenos Aires a buscar a esa belleza que, seguramente, ha conocido gracias a internet.

—¡Mucha imaginación le echas!

—¡Ideales! ¿No ves lo embobado que está con ella?

—Cada uno sueña con sus cosas. Yo, con mis colecciones; tú, con tus proyectos de arquitectura y tus discos. ¿Qué haríamos sin sueños?

—Quizá morirnos. ¿O no?

Un breve silencio se cruzó entre las miradas.

—Por cierto, ¡cuánto tarda Eva! —protestó Raymond.

Pablo Rada echa el ancla, una vez que Ramón ha cortado la cuerda.

—¡Leche puta! ¡Que casi nos quedamos sin un plano!

El comandante se ha desfogado a gusto, pero se le ha quedado adherido en su interior un sabor amargo por lo sucedido. La rotura de un ala o cualquier otro desperfecto podría acabar de cuajo con el raid o, al menos, dilatar muchos días la salida del *Plus Ultra* hacia su próxima escala. No comprende que la policía del puerto haya sido tan poco previsora para tratar de evitar estos incidentes.

La boya de amarre está cerca. Algunos marinos les ayudan a enganchar el *Plus Ultra*. Ramón, vestido con el uniforme de gala, está de pie sobre la proa, junto a Rada, que asoma medio cuerpo desde la escotilla. Enseguida, se les aproxima una lancha para trasladarlos hasta la isla. Las barcas, como si fueran graderíos de un estadio flotante, soportan a docenas de personas que pugnan por contemplar a los aviadores. Suena el clic de las fotografías. Se siguen acercando en exceso. Clic. Aún parece que no se ha terminado el peligro. Los fuegos íntimos de Ramón continúan encendidos. Clic, clic.

—¡Es increíble! —exclama, mientras observa la sorprendente flota que tienen alrededor.

—¿Pero cuántas fotos nos van a hacer? —protesta Rada.

Los fotógrafos son incansables. Los periodistas también.

El público es una creciente marejada que suspira y se emociona.

Los aviadores han sacado algunas de sus pertenencias del interior del hidro y se disponen a embarcar en la lancha. Ya han subido Alda y Durán y está a punto de hacerlo Franco. Rada se encuentra sobre la cubierta.

—¡Cuidado! ¡Cuidado!

Cunde la voz de alarma.

Ramón se gira y ve que un enorme barco se aproxima por detrás. Va cargado de fotógrafos y periodistas. Gesticula y profiere voces destempladas. El enojo se le sale por los labios.

—¡Pero que nos van a dar! ¡Serán inútiles! —grita.

Rada, tratando de evitar la colisión, sale corriendo hacia la popa.

—¡Atrás, atrás, atrás! —va moviendo los brazos y las manos con rapidez.

—¡Por el copón de Dios! ¡Que nos destrozan el hidro! —explota Ramón.

Rada se sube en los timones e intenta detener el golpe con los pies. Quiere desplazar ligeramente el avión aprovechando el apoyo en el barco.

—¡Leche puta! ¿Es que están ciegos? ¿Es que no ven estos imbéciles? ¡Atrás! —el comandante se descompone.

El barco pasa muy ajustado, rozando los timones del hidro con la proa. Rada no puede hacer nada por evitarlo. Suena un golpe, un crujido, una rotura.

Las palabras de Ramón forman una larga cadena de frases insidiosas.

Rada se lanza enseguida a inspeccionar los desperfectos. Lo sigue el comandante. Al ver el timón averiado, se desespera y tiene un nuevo arrebato de furia. Ya no le quedan palabras en su repertorio para proyectarlas sobre los causantes de la avería. Éstos, ajenos a lo que sucede, se ponen a aplaudir con entusiasmo. Franco se encrespa más.

—Habrá que empezar mañana mismo con la reparación —sugiere Rada.

Ramón solo acierta a soltar un improperio que suena como un portazo en la cara.

Tras haber comprobado los daños, se embarcan y se dirigen a la isla de Enxadas. Un cortejo de barcas sigue a la canoa que transporta a los aviadores. En la isla los acoge una multitud entusiasta. Vuelven los agobios, los saludos, los apretones de manos, la recepción de las autoridades. Los reciben como a unos auténticos héroes que han protagonizado una aventura inmortal.

Ramón, entre tanto agasajo y bullicio, no deja de dar vueltas en su cabeza a la avería del *Plus Ultra*. No se le escapan esos momentos de tensión y furia vividos con tanta intensidad. Le duele que el éxito tenga que esconder también esa cara más amarga.

Eva, coqueta y sonriente, acaba de aparecer tras las puertas correderas del ascensor que conduce a los pisos donde están situadas las habitaciones. Lleva una minifalda que deja al descubierto sus piernas admirables. Es una mujer muy atractiva, fosforescente, con una fuerte personalidad y unos criterios poco convencionales.

—¡Aquí viene tu hija! —le dice Raymond a José Luis.

Eva se cruza en el vestíbulo con la pareja de recién llegados. Tropieza ligeramente con ella e intercambian unas miradas. Enseguida llega hasta el sofá donde la espera su familia.

—¡Qué! ¿Nos vamos a la Recoleta?

Capítulo 32

El robo del siglo

Lo había visto en una película española de los setenta, no recordaba el título, pero aparecía en ella un viejo marqués maniático que coleccionaba pelos de pubis. Los guardaba en frascos de cristal y tubos de ensayo y constituían para él un verdadero tesoro que exponía orgulloso en una vitrina. Era un simple coleccionista de cine, pero él había conocido, hacía ya bastantes años, a un coleccionista de verdad, a un esperpéntico recolector que reunía las uñas del dedo pulgar de todas sus amantes. Para conseguirlas las empalagaba con embelesos y atenciones, o con prendas de amor fingido, excepto a una engreída parisina que se le resistió y a la que tuvo que pagar una fortuna para que se dejara cortar una minúscula media luna del dedo meñique. Lo contaba siempre como una anécdota inherente al laborioso acarreo de su colección, ponderando además que era una pieza única en su insólito museo. Muchas veces se trajinaba amantes solo por el hecho de sumar una uña más a su repertorio.

De lo que no cabía duda era de que el coleccionismo engendraba auténticos maniáticos, de mayor o menor grado, maniáticos mentales que caían en la enfermedad y el trastorno, y maniáticos obsesivos que eran incapaces de desprenderse de una idea fija, de ese afán por obtener la última rareza o la pieza imposible de sus sueños. Así pensaba Mario de la mayor parte de los coleccionistas con los que había tratado o a los que había conocido. Así se lo recalcó a su cómplice antes de levantarse también de la silla y salir por la puerta de *La Perla* a eso de las diez de la noche.

—¡Por mí! Mientras pague… —le soltó el artista del robo.

Sin embargo, se habían sucedido varios imprevistos y el robo no había podido cometerse el día diez como estaba pactado, algo que incomodó muchísimo al coleccionista.

Eran las doce y cuarenta minutos de la noche del doce de febrero. Había quedado con su cómplice en un barrio marginal de Buenos Aires. Lo recogió con el coche y tomaron la dirección hacia Luján. Llevaba una lanza térmica en el maletero, una radial y varias bombonas de oxígeno e hidrógeno, así como un equipo formado por unas polainas protectoras, una chaqueta y pantalón de cuero, un capuchón y unos guantes. Tenía pensado entrar por la red de alcantarillas. Una vez dentro, se dirigirían hacia el almacén y, gracias

al localizador, no tardarían mucho tiempo en dar con la caja del sextante. Llevarían cubiertos los rostros.

El edificio no era de grandes dimensiones y, además, se había estudiado con detalle la ubicación de las diferentes cámaras de seguridad. Para las alarmas contaba con un inhibidor de frecuencias. Su cómplice era especialista en el manejo de la lanza térmica y era capaz de abrir un boquete en una caja fuerte en menos tiempo que cualquiera. Se jactaba de tardar veinte minutos en lo que otros empleaban el doble. Había calculado unas dos horas o dos horas y media para realizar el trabajo.

Inquieto, se incorporó para tomarse algo. Siempre le había gustado prepararse una tila alpina antes de irse a la cama, ya que le ayudaba bastante a conciliar el sueño. Otras veces era una píldora de melatonina o una cápsula de *Lexatín* lo que utilizaba para tranquilizarse, pero todo dependía de las ocasiones y de las reservas acumuladas en el cajón de la mesilla. De ese modo, como ya se había tragado una pastilla de melatonina, solo quiso servirse un zumo frío de naranja para apaciguar la sequedad de la garganta y la sed del estómago. Después se bebió otro y concluyó con un vaso de agua que se apuró hasta el fondo. Hacía bastante calor y las gotas de sudor se le deslizaban por la espalda.

Se asomó después a la ventana abierta y se encontró con una ciudad encendida. La inmensidad de Buenos Aires se reflejaba en los cristales de los altos edificios y en las cúpulas iluminadas de algunos modernos rascacielos. Enfrente, las farolas de un parque alumbraban las estrechas sendas de tierra y los bancos vacíos, situados entre frondosos árboles. Distinguió un perro vagabundo que olisqueaba entre la hierba y alzaba una pata sobre los troncos. Algunos coches cruzaban deprisa la avenida dejando un rastro de luz y un rasguño acústico en el aire.

Se quedó pensativo, con la vista perdida en algún punto de aquel laberinto lumínico. De buena gana hubiera accionado el teléfono para que Mario le diera alguna noticia de lo que estaba sucediendo en Luján. Miró el reloj y eran ya las dos y diez minutos de la noche. Comprendió enseguida que su impaciencia corría a más velocidad que la lanza térmica que abría boquetes en el hormigón. No tendría noticias, seguramente, hasta el amanecer.

Sintió un repentino vacío en el estómago y notó que el pulso se le acentuaba. Temió por su seguridad, ya que, si se frustraba el robo y

detenían a alguno de los implicados, su nombre podría aparecer en la investigación. Mario, su contacto, le había quitado importancia a esta eventualidad, asegurándole que incluso, aunque el ladrón fuera capturado por la policía, no debía albergar ningún miedo. Contaba con auténticos profesionales.

Es verdad que no se trataba del robo de un cuadro millonario ni de una remesa de lingotes de oro guardados en una caja de seguridad, sino de un simple sextante de tres mil pesetas que yacía medio olvidado en el interior de un triste almacén. Pero era una pieza con un valor histórico indudable, un aparato que había servido para fijar la latitud y que había viajado con los tripulantes del legendario vuelo del *Plus Ultra*. Para él, a diferencia de otros robos internacionales tan aireados, se trataba del auténtico robo del siglo.

¡Sí, era el robo del siglo!

Acababan de llegar a Luján y habían estacionado el coche en las inmediaciones del museo, prácticamente al lado del acceso que pensaba utilizar para internarse en la red de alcantarillado. Todo permanecía envuelto en un silencio claustral. Las calles estaban vacías y no transitaba nadie por los alrededores. En la plaza empedrada que circundaba todo el Complejo Museográfico, solo los gatos correteaban en busca de su sombra. En el edificio del Museo de Transportes donde se exponía el *Plus Ultra*, los ocho arcos de medio punto de su fachada principal se abrían insinuantes con sus ocho faroles encendidos.

Sentado en el asiento del conductor, comenzó a trastear en el teléfono. A través del móvil podía comprobar la señal emitida por el localizador GPS. Sin embargo, después de entrar y salir varias veces en la aplicación correspondiente, no lograba captar dicha señal. Empezó a apurarse, a sudar, a cabrearse. Su cómplice lo miraba.

—¿Qué pasa?

—¡Que esto no funca! No da señal.

—¡Vaya quilombo!

—¡Un desastre!

—¿Y qué carajo hacemos?

—¡Arreglarlo!

—¿Y si no podés?

—No seas pelotudo. ¡Callate de una vez!

Por más que lo intentaba no lo conseguía. Estaba fuera de sí, nervioso, a punto de soltar un puñetazo sobre el parabrisas. Sin el localizador, el hallazgo de la caja del sextante podía convertirse en una lotería. Probó de nuevo.

—¿Qué carajo habrá podido pasar?

—Serán los inhibidores.

—¿Pero qué decís?

—¿Por?

—Porque lo probé hace unos días, boludo.

—Entonces…

—¡Que funcaba!, por eso pude junar dónde está el almacén.

—Algo no hacés bien.

—Gracias por tu apoyo, cabrón.

—De nada.

—¡Ahora sí! ¿Viste, boludo? ¡Por fin! —exclamó, elevando la cabeza hacia el techo y lanzando un suspiro de alivio.

—¡Sos un genio! ¡Menos mal!

El coche se había llenado de humo. Había dos o tres colillas mortecinas sobre la acera que el butronero había arrojado por la ventanilla.

—¡Agachate!

—¿Qué pasa?

—¡No hablés! —le susurró.

—¿Y por qué?

—¡Agachate te digo!

Enfrente, una pareja de jóvenes caminaba de la mano. Se detenían de vez en cuando, se abrazaban, se besaban y seguían adelante.

—¡Vaya momento eligieron para rascar!

—La piba no está nada mal. ¿Viste qué gambas?

—¿Me creés ciego, boludo?

—¡Ya se van! —dijo, encogido en el asiento y observando por la parte baja del cristal.

Se fueron incorporando poco a poco y volvió a mirar la pantalla del teléfono.

—¡Otra vez se perdió!

—¿Pero qué decís?

—¡Que no hay señal!

—¡Dejate de joder!

—¡En serio!

Volvió a intentarlo, pero era imposible.

—¡Lo dejamos!

—¿Qué decís?

—¡Que lo dejamos!

—¿Cómo?

—Que entraremos al almacén sin el miserable localizador.

—¡Pero vos estás loco!

Miró el reloj: eran ya las dos y treinta y cinco minutos y seguía sin dormirse. ¿Habrían entrado ya al museo? ¿Habrían conseguido el sextante? La píldora de melatonina no lo había tranquilizado lo suficiente y en su cabeza rebullía una inquietud estrepitosa. Le inquietaba el desenlace del robo, pero también su impunidad. ¿Qué iban a pensar de él si era descubierto?

Seguía mirando por la ventana: el parque solitario, una papelera caída, un coche en la acera con los faros encendidos, la torre lejana de una iglesia perdida entre los reflejos de la ciudad… En una esquina observó a una pareja que se abrazaba, que se besaba con arrebato y que, al momento, entre risas, cruzaba hacia el otro lado de la calle. ¿Quiénes serían esos personajes anónimos que ahora se dirigían hacia la puerta de un hotel? Ella llevaba un vestido verde esmeralda; él, un pantalón vaquero y un polo blanco. Los perdió de vista tras los cristales.

Le dieron ganas de nuevo de llamar a Mario, pero se contuvo. Instintivamente, miró otra vez el reloj, que apenas había avanzado. Los minutos se le hacían remansos de agua rotos por la caída de una piedra. Su chapoteo se expandía como un círculo alrededor de sus pensamientos. Se apartó de la ventana y se sentó en un sillón; cruzó una pierna sobre la otra, pero, enseguida, cambió de postura. Nervioso, se levantó, dio unos pasos por la habitación y se dirigió a la cama. Se sentó en el borde y volvió a mirar otra vez el reloj. La impaciencia es mala consejera. Marcó el número y espero a oír su voz.

Sonó varias veces el mismo y prolongado pitido. Los iba contando: al quinto, lo cogió. A Mario no le dio tiempo a decir nada.

—¿Se sabe algo?

—¿No te dije que yo llamaría? —le respondió Mario, somnoliento y con enojo.

—¿Se sabe algo? —repitió con el mismo tono monótono.

—No. Ya avisaré.

Y le colgó.

Se quedó estático y pensativo con el teléfono sobre la oreja.

Quizá no había hecho bien haciendo esa llamada, pero tenía la impresión de que nunca se había puesto tan nervioso.

Se despegó el teléfono, observó un instante la pantalla y pulsó la tecla para cortar la comunicación.

Capítulo 33

Fogonazos de magnesio

Al salir de la misa que acaba de celebrarse en la basílica de la Santa Cruz de los Militares, a Ramón le han arrancado varios botones dorados de la guerrera y Alda ha estado a punto de quedarse sin un zapato. No tiene más remedio que calzárselo de nuevo y apretarse los cordones. Arrecian los periodistas, los fotógrafos, la gente…

La gente es una jungla espesa.

La gente es una masa maleable o compacta entre la que chapotean, se atascan, vuelven a chapotear, nadan apenas y fluyen, a veces caminan…

Alda, sudando a chorros, consigue su objetivo. Ramón, desabrochado, logra no perder también la guerrera entre tantos apretones.

Ahora, mientras se suben a los automóviles, se les acerca un hombre alto, de cabellos negros y aspecto de paquidermo que, como si abriera un alcorce a machetazos, llega a duras penas hasta la portezuela de uno de los coches. Ya lo conocen de sobra, pues suele materializarse frente a ellos en cualquier sitio e instante inesperado. El comandante no soporta su presencia y da la sensación de que se le arruga el rostro cada vez que se topa con este individuo en algún banquete o recepción oficial. En medio del griterío, alzándose entre las cabezas y con su libreta en una mano, acierta a lanzar una pregunta.

—Comandante, ¿harán escala en Montevideo?

El coche arranca y avanza con lentitud entre el gentío. La pregunta pierde su consistencia en el aire.

Atrás, codo con codo, queda el periodista de identidad y periódico desconocidos.

Ya en el puerto, reparados los timones y revisados los motores, el *Plus Ultra* despega en un vuelo de prueba para verificar el funcionamiento de una hélice bipala que han instalado en lugar de la que llevaban. Sobrevuelan la ciudad y arrojan cientos de octavillas para agradecer a sus habitantes la acogida que les han dado. Desde las calles y avenidas, la gente ve descender mariposas blancas que trazan

caprichosas acrobacias sobre el espacio azul de la mañana.

En Madrid, donde ya se prepara una manifestación para celebrar el éxito en el raid, se han impreso también miles de hojas que una escuadrilla de aviones lanzará sobre la población al día siguiente de la llegada del *Plus Ultra* a Buenos Aires:

¡Madrileños! En 1492, Cristóbal Colón hizo ondear sobre el mar desconocido la bandera de España, plantándola en tierras americanas. En 1926, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, de nuevo pisan aquel suelo, llevando a través de los aires el amor de España para sus hermanos de raza.

¡Españoles! No olvidéis estas epopeyas gloriosas y elevad vuestro espíritu en los actuales momentos de afirmación nacional.

El *Plus Ultra* se aleja de Río de Janeiro y se adentra en el mar para seguir probando la nueva hélice. Todo funciona bien. El vuelo es placentero y Franco ha decidido que, en dos días, reemprenderán el viaje. Si no fuera por las obligadas recepciones oficiales y los compromisos de sociedad, ya lo habrían hecho.

Ramón inicia ahora la maniobra de descenso. Acuatiza sin dificultad y se dirige al amarre en la isla de Enxadas. Al rato, aún con el ruido de fondo de las hélices, el mecánico da la voz de alarma.

—¡Fuego! ¡Fuego! ¡Fuego, mi comandante!

Está ardiendo uno de los motores. Pablo Rada, sin extintores a bordo pues se han quedado en el *Alsedo*, lucha contra las llamas como puede. Busca algo con qué apagarlas y lo único que encuentra a mano es su propia ropa, que se quita sin pensárselo ni un segundo. Trata de ahogar el fuego con ellas, pero se acerca demasiado y se produce varias quemaduras en el vientre.

—¡Rápido! —grita azorado—. ¡El motor trasero! ¡Está ardiendo una magneto!

Alda y Franco, que se han movilizado a toda prisa, llegan con las fundas del avión. No hay otra cosa.

—¡Unos extintores! ¡Unos extintores! —gritan desde la cubierta, haciendo gestos con los brazos para que vengan deprisa con ellos desde la isla.

—¡Ahí! ¡Ahí! —vocea Ramón, señalando la tubería de la gasolina.

Golpean las llamas con las fundas, pero no consiguen dominarlas del todo.

—¡Cuidado! ¡No se queme! —le dice Rada.

—Échese a un lado.

Ramón bate con fuerza contra el motor. Alda hace lo mismo.

Por fin llegan los extintores. Rada coge uno de ellos y lo proyecta sobre el fuego. Al cabo de un rato, todo queda controlado. Examinan los desperfectos y comprueban que, por fortuna, no revisten importancia.

—¿Y eso? —pregunta Alda a Pablo Rada, señalándole la quemadura con el dedo.

—¡Bah, poca cosa, mi capitán!

—Vaya a que le pongan algo —le dice el comandante.

Por la tarde, mientras Rada se queda reparando la avería, Franco y Alda toman un tren para dirigirse a Petrópolis, en cuya residencia de verano los recibe el presidente de Brasil, Artur Bernardes. Conversan con él, que los acoge de forma entrañable, y le entregan las cartas de salutación del rey de España; también, en nombre del Gobierno, invitan oficialmente a Brasil para que participe en la Exposición Iberoamericana que se celebrará el próximo año en Sevilla.

Esa noche, después de una magnífica fiesta, duermen en Petrópolis. No saben nada del teniente Durán, y Rada ha desaparecido en la vida nocturna de Río de Janeiro.

Amanece el domingo 7 de febrero. Desayunan y, entre aclamaciones y aplausos en la estación, toman el tren de regreso a Río de Janeiro. El *Alsedo* ya ha llegado a puerto con los repuestos y el suministro de benzol y aceite.

Avanzada la mañana, ya se encuentran los aviadores sobre la cubierta del *Plus Ultra*. Están de pie, hablando y tratando de planificar los próximos movimientos: si nada lo impide, tienen pensado continuar el raid al día siguiente.

—Veo que no ha pasado usted buena noche —le dice, con cierta ironía, Ramón Franco a Pablo Rada, que parece que arrastra bastante sueño y muestra cierta torpeza en lo que hace.

—Algo cansado si estoy, mi comandante.

—¿Algo? ¡Vaya flojera que tiene, amigo! No será por las quemaduras, ¿verdad?

Rada lo mira y se sonríe con aire picaresco. Ramón, que lo conoce bien, entiende de qué pie cojea.

—De las quemaduras, mi comandante, ni me acuerdo.

—Entonces serán otras quemaduras —se ríe con ganas.

Rada también se ríe, y Alda, que está apoyado en una hélice, al reírse, deja ver la graciosa ranura de sus dientes superiores.

—Me invitaron las señoras y señoritas de la colonia española…

—¿Almorzó en el Club español? —inquiere Franco.

—Almorcé y me hice fotos, mi comandante —admite el mecánico—. Luego, más tarde, pasé algún rato.

—Ya me imagino los ratos…

Mientras prosiguen con los trabajos de mantenimiento, hablan sobre un asunto que se ha convertido en un candente dilema. Los periódicos no dejan de ofrecer versiones confusas sobre el mismo. Tan pronto lo dan por cierto, como se permiten que la duda permanezca flotando en el aire.

—Son dos mil doscientos ochenta kilómetros hasta Buenos Aires, pero, si acuatizamos en Montevideo, serán dos mil sesenta —expone Franco.

—Está claro que lo podemos hacer de un tirón, porque tenemos suficiente carga de combustible.

—Sí, pero no lo vamos a hacer así. Haremos escala en Montevideo.

—¿Y va a enfrentarse a Primo de Rivera, mi comandante? —se alarma Alda.

—Primo que piense lo que le dé la gana, que yo también pensaré lo que me parezca.

—La orden es ir directos a Buenos Aires.

—Capitán, es absurdo volar según el dictado de un Gobierno que está a diez mil kilómetros de distancia.

—Absurdo será, mi comandante, pero esto nos va a costar caro.

—Nos costará lo que sea, pero no acepto que me impongan una orden tan incomprensible ni acepto que Primo de Rivera no quiera que hagamos escala en Montevideo porque el gobierno de Uruguay critica su dictadura.

Rada entretanto supervisa los motores, pero parece que hoy no es su mejor día. Está torpe, lento y se deja las herramientas por cualquier sitio. Ramón le pide a Alda que se quede con él en el *Plus Ultra*.

—Me temo que, si no se queda usted, no salimos mañana —advierte el comandante.

Toda la tarde se completa con recepciones y visitas, un constante trasiego de un sitio a otro por toda la ciudad. Franco va acompañado por varios oficiales del *Alsedo*, pero termina muy cansado de agasajos y sobre todo de discursos que agotan su paciencia. Varias veces se ha quedado atrapado entre los cuerpos de una muchedumbre que lo aprisiona con su encendido entusiasmo. A cada paso que da se encuentra con los fotógrafos y sus fogonazos de magnesio. Ya está acostumbrado a esos chispazos que lo ciegan momentáneamente. Debe de ser el hombre más retratado del planeta. Los periodistas no lo dejan ni un instante. De pronto, una pregunta insidiosa.

—Comandante, ¿harán escala en Montevideo?

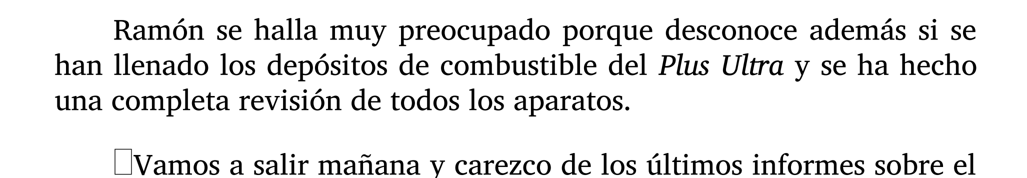
Ese rostro, esa figura, esa pesadilla. No soporta ya la densa pesadez de ese hombre. Aparece y desaparece siempre con la misma requisitoria.

Ramón Franco se pierde entre una multitud que lo idolatra.

Ahora está en el Copacabana Hotel, agasajado por la colonia portuguesa de Río de Janeiro. Una vez más, es el centro de atención. En su cabeza ronda la inquietud por dos de sus tripulantes. Les ha perdido la pista desde esta mañana.

—¿Se sabe algo del capitán Ruiz de Alda y del mecánico Rada? —pregunta.

—Nada, mi comandante. Los han buscado, pero han desaparecido.



Ramón se halla muy preocupado porque desconoce además si se han llenado los depósitos de combustible del *Plus Ultra* y se ha hecho una completa revisión de todos los aparatos.

—Vamos a salir mañana y carezco de los últimos informes sobre el estado del *Plus Ultra* —le dice a uno de los oficiales—. Mande que los sigan buscando.

La fiesta en el Copacabana se cierra con un baile. Ramón, acompañado por bellas señoritas, está sudoroso y cansado de tanto moverse al ritmo de la machicha. Antes de subirse al automóvil, vuelve a interpelarle el mismo periodista.

—Comandante, ¿harán escala en Montevideo?

No es que Ramón no quiera contestarle, pero está harto de este molesto individuo.

Llega al Palace Hotel pasadas las doce de la noche. Se muestra desazonado, porque no sabe dónde se han metido Alda y Rada y ve que no van a poder salir cuando amanezca. De Durán, en cambio, ya ha recibido noticias.

—Avíseme en cuanto lleguen —le pide al recepcionista.

Pero el tiempo transcurre en la ignorancia. Está muy enfadado. Camina de un lado a otro de la habitación. Manda llamar a un ayudante y le pide que trate de encontrarlos en alguno de los locales nocturnos de la ciudad.

—¡Tráigame, al menos, alguna noticia de ellos!

Pasa más de una hora y todo sigue igual. El ayudante no ha encontrado rastro alguno.

Ramón, que no consigue dormirse, decide a las dos de la mañana que no tiene más remedio que posponer el raid. Lo lamenta, pero no puede hacer otra cosa. Cuando sus compañeros lleguen, no estarán en condiciones de partir al amanecer. Quizá debería mostrarse muy severo con ellos, pero, por otra parte, puede comprender sus ganas de expandirse y liberarse de la tensión. Quiere pensar que es tanta la gente que los aclama que es muy probable que se hayan visto enredados en una marea de compromisos ineludibles.

El hotel se encuentra atestado de periodistas, de fotógrafos y de todo tipo de personas que aguardan impacientes para conocer el

momento de la salida. El comandante les comunica, por fin, su decisión.

—Saldremos el miércoles.

Perdidos en la noche de Río de Janeiro, Alda y Rada se divierten. Han sucumbido al encanto de la ciudad: cabarets, bebidas exóticas, mujeres… Rada, sobre todo, ha apurado al máximo los placeres de la noche estival. Es un joven de nervio, vivaracho, con un encanto que encandila, que sabe moverse a la perfección en esos ambientes. Desborda alegría y viene gozoso con la experiencia brasileña.

—Mi capitán, nos la va a liar el comandante.

Alda se encoge de hombros. A altas horas, cansados y satisfechos, se dirigen en un automóvil hacia el Palace Hotel.

—No vamos a dormir ni una hora —asegura el capitán.

—¡Bah, ya estamos hechos a estos tragos!

Por la mañana se enteran de que no emprenderán el vuelo ese día y ambos se excusan con el comandante por su desaparición. Sus rostros reflejan signos evidentes de noctambulismo. Ramón, enfadado, pide explicaciones y les echa una reprimenda, aunque no necesita hacer grandes cábalas para comprender el fondo del asunto.

—Mi comandante, ¡la noche de Río es tan calurosa! —se justifica Rada.

Ramón Franco lo mira de soslayo, con una sonrisa y un gesto de aparente ironía.

—Me imagino que, al menos, les habrá sido productiva —les dice.

Los compromisos sociales y las recepciones oficiales le impiden a él disfrutar de una libertad de movimientos que también le gustaría.

Es por la tarde cuando comienzan a llenarse los depósitos del *Plus Ultra*. El aceite y el benzol son suministrados por el *Alsedo*, pero la gasolina procede de una compañía brasileña. La carga se va realizando sin contratiempos hasta que Pablo Rada advierte algo extraño, quizá el olor, quizá la apariencia de la mezcla.

—Mi comandante, esto no es gasolina de aviación —asegura.

—¡Qué me está diciendo, Rada!

—Que esto parece gasolina de automóvil.

Paran de inmediato la carga hasta que comprueban que, en efecto, están llenando los depósitos con una gasolina que hará perder potencia al hidro y que ensuciará los motores. Ramón se enfada y lanza mil improperios al aire. Valora la situación y comprende, no obstante, que, aunque se den esos inconvenientes, no hay más remedio que seguir adelante, porque el vaciado reportará necesariamente un nuevo retraso en la salida.

—Habrá que transportar el *Plus Ultra* hasta la base de hidros, vaciarlo, volverlo a cargar, traerlo hasta aquí… ¡Eso no nos dejará salir mañana!

—Pero los motores no lo agradecerán —apunta Rada, que está

rodeado de otros mecánicos del *Alsedo*.

Ramón se queda pensativo un instante. Enseguida rompe su silencio.

—¡Hay que seguir adelante!

La tarde y la noche se llenan de actos, recepciones, comidas. En todas partes, sus ojos quedan deslumbrados por los inevitables fogonazos de magnesio. Franco ha pedido a un teniente de policía que a las siete de la tarde lleve a Rada al hotel y que no le permita salir de la habitación, pues no quiere exponerse a tener que aplazar otra vez el raid.

—Comandante, ¿harán escala en Montevideo?

La misma pregunta y el mismo periodista incansable. Ramón no le contesta. Se lo vuelve a encontrar después en una recepción.

—Comandante, ¿harán escala en Montevideo?

Siguen los fogonazos de magnesio.

Ramón tiene aún tiempo para visitar el hotel donde se alojan. Abre la puerta de la habitación de Rada y se queda perplejo.

—¡Pero qué es esto! —exclama.

Pablo Rada está rodeado por un montón de admiradoras. La estancia desprende una mezcla de perfumes que aturde. Muchos rostros bellos y muchas sugerentes sonrisas. Con amabilidad, Franco trata de hacerles comprender que el mecánico tiene que descansar.

—Señoritas, sean ustedes comprensivas.

Protestan y remolonean. A la vez, se muestran solícitas con el comandante. Le piden algunos autógrafos que él les firma complaciente.

Al fin, consigue desalojar la habitación y que Rada se quede solo.

Ramón abandona el Palace y vuelve a encontrarse en la calle con el periodista.

—Comandante, ¿harán escala en Montevideo?

Franco lo mira con ojos destemplados. Dentro le arde una

pesadilla.

—¡Sí!

—No puede usted hacer eso.

Ramón explota.

—¡Qué coño le pasa a usted! ¿Quién se cree que es? ¡Déjeme en paz!

Más tarde cena con los miembros de la Comisión de agasajos. Firmas y más firmas, tarjetas, fotos, menús…

Pasadas las doce de la noche, por fin se encierra en su alojamiento y se dedica a trazar la carta de navegación. Son más de las dos cuando se echa a dormir.

A las tres de la mañana llaman a la puerta para que se levante.

El raid, entre fogonazos de magnesio, deslumbra a la prensa de todo el mundo.

Capítulo 34

Una mano con tres dedos

El dolor era insoportable, pero tenía agallas suficientes para aguantarlo. No era ningún cobarde sino un hombre duro acostumbrado a las violencias de la vida cotidiana. En más de una ocasión se había visto en circunstancias más difíciles.

Pero la mano le sangraba a borbotones y se la apretaba con un trapo improvisado para tratar de taponar la hemorragia. Caminaba con nerviosismo de un lado a otro, renqueando de una pierna.

—¿Y los dedos? ¡Buscá los dedos, la puta que te parió!

A la luz de la linterna y entre aquel revoltijo, los dedos no aparecían.

—¡No están por ningún lado!

—¡Buscá bien! ¡Buscalos como si fueran tuyos!

—¡No los veo!

—¡Mirá entre esas cajas! ¡Ahí! ¡Ahí!

Habían conseguido entrar al almacén y revolver entre los enseres acumulados, pero, al tratar de romper un cierre de seguridad, la radial le había rebanado los dedos en un descuido.

—¡Nos va a escuchar el cana!

—¡No te calentés, lo dejé frito!

La sangre le empapaba la camisa y se precipitaba a goterones contra el suelo. Iba formando un pequeño rastro que se dispersaba por todo el almacén, como un reguero de hormigas rojas. Con fuerza, se comprimía los dedos de la mano izquierda, el índice y el corazón, cortados a la altura de la falange media. La luz de la linterna divagaba entre las estanterías.

—¡Rajemos, que te desangrás!

—¡Mis dedos!

Pero los dedos no aparecían por ningún sitio. Durante los escasos

dos minutos que había durado esta escena, se habían sucedido numerosos episodios de crispación y continuos movimientos entre los estantes y los objetos allí almacenados. El tiempo cobraba otros matices y otro grosor a esa exagerada velocidad de las emociones. Eran las cuatro y media pasadas de la noche.

—¡Vamos! ¡Vamos!

—¡La caja! ¡La caja! ¡Agarrala! —sintió un leve desvanecimiento.

Los dedos jugaban al escondite.

—¿Dónde?

—¡En el estante!

La enfocó con un chorro de luz.

Cogió la caja con precipitación, con el pulso acelerado, con la urgencia impuesta por los acontecimientos.

—¿Te duele?

—¿Qué te parece, infeliz?

—¡Aguantá!

El zigzagueo de la linterna por las salas y galerías del museo daba vida por un instante a los coches de época, los viejos velocípedos y los siniestros carruajes. Eran espectros momentáneos de un tiempo pretérito. Ahora ellos corrían en busca del lugar por donde habían entrado. No había sido difícil, pero habían tenido que desechar el plan inicial de colarse por el sistema de alcantarillado.

—¡Conseguime un matasanos, rápido!

Sabía de sobra dónde tenía que trasladarlo en caso de que se diera algún imprevisto como el que acababa de suceder. Aldo era un buen cirujano acostumbrado a estos lances.

Arrancó deprisa, sin encender las luces, abandonando Luján en dirección a Buenos Aires. Ya en la autopista, se dio cuenta de que aún no había puesto los faros.

A las seis y siete minutos le sonó el teléfono. Se había quedado dormido.

—¡Todo bien! —le mintió Mario.

—¿Lo tenemos?

—Nos vemos a mediodía. No hace falta que te diga dónde.

Respiró con alivio. Apenas había conseguido dormir dos horas en toda la noche, pero la noticia lo llenó de júbilo. No importaba si no había descansado y había pasado un mal trago a causa de la incertidumbre. El robo había salido bien y el célebre sextante de Ramón Franco iba a estar muy pronto entre sus manos. Eso era realmente lo fundamental. Por supuesto.

Como aún era demasiado pronto para levantarse, decidió volverse a acostar. Bajó la persiana de la ventana hasta la mitad y se tumbó encima de las sábanas. Cuando abrió los ojos, eran las nueve y cuarenta de la mañana. Se levantó, dejó que entrara la luz en la habitación, se vistió tranquilamente y preparó el resto del dinero como pago del robo, que introdujo en un sobre marrón. Lo cerró y se lo guardó en un bolsillo. En cuanto vio la oportunidad, dijo que tenía que salir a la calle porque necesitaba dar un paseo. No quería que nadie lo acompañara. Esperó un rato en la acera hasta que pasó un taxi.

Había quedado a las doce y media.

—A la Avenida Antártida Argentina, frente a la Dársena Norte.

Mientras el taxista atravesaba la ciudad de Buenos Aires, él iba pensando en lo fantástico que le iba a resultar poseer ese instrumento histórico. Le parecía increíble. Sus cavilaciones eran amenizadas por una música de tangos procedente de la radio del coche. Se sintió alegre y, de modo instintivo, iba tamborileando los compases contra el asiento. Uno de los pies le seguía el ritmo.

El taxista, entre un tráfico denso, avanzaba por la Avenida Santa Fe, bordeando la plaza de San Martín por detrás de una frondosa zona de árboles. Tumbadas sobre el césped, numerosas personas ligeras de ropa tomaban el sol del verano. A la derecha quedó el palacio Haedo, un edificio de estilo neorrenacentista construido en el siglo XIX. Altos rascacielos poblaban esa parte de la ciudad. Desde la ventanilla del taxi, observaba distraído a los peatones que cruzaban un paso de cebra. A una niña se le cayó una muñeca de las manos y tuvo que darse la vuelta para recogerla. Su madre giró con ella. Sobre el asfalto rayado quedó durante un instante el cadáver de trapo de la muñeca. Esta fugaz visión le produjo un escalofrío y algunos recuerdos se

mezclaron por un momento en su cabeza. La imagen de la niña, de unos tres o cuatro años de edad, desató en sus sentimientos un brote de cierta melancolía.

Sin embargo, todo eso se disipó enseguida: ahora sonaba en la radio «Mi Buenos Aires querido» y sus dedos repiqueteaban contra el reposabrazos de la puerta del coche. La parte más movida del tango lo reintegró a la realidad festiva de la que disfrutaba y un «farolito» se le encendió en su interior de modo repentino. Entonces, volvió a aparecer el sextante en su pensamiento, el «espíritu del *Plus Ultra*», y sintió una colosal alegría que le hubiera gustado comunicar en ese momento a las personas de su entorno. No importaba que el robo no se hubiera llevado a cabo el día diez, eso ya no tenía trascendencia alguna, pues la satisfacción rotunda producida por el cumplimiento de su oscuro deseo sofocaba cualquier atisbo maniático.

A las doce empezaron las noticias en la radio. La voz repulida del locutor resumía con vehemencia los sucesos más notables de la actualidad política internacional. Casi no le prestaba atención, ya que tan solo percibía, entre la madeja de sus reflexiones, frases entrecortadas sobre la conflictiva situación en Siria, los enfrentamientos en Israel, el viaje del presidente de los Estados Unidos…

El taxi había doblado ya la Avenida San Martín y encaraba la de Antártida Argentina. A la izquierda, como un brochazo repentino sobre las pupilas, distinguió las aguas ocres del Río de la Plata. Muy cerca, a escasos minutos, se encontraba la Dársena Norte. El locutor refería ahora las noticias nacionales. A él le bastó con escuchar la palabra «robo» para que su capacidad auditiva se despejara. Sintió una sacudida en el estómago. El locutor hablaba de unos ladrones en el Complejo Museográfico Enrique Udaondo de Luján en la noche pasada, de un vigilante amordazado, de daños en uno de los almacenes del Museo de Transportes, del desconocimiento de lo sustraído hasta que se hiciera balance, de dos dedos amputados y de un reguero de sangre. Los ladrones habían huido. La policía, ahora, trataría de analizar las huellas de los dedos recuperados.

Esto último le impactó. Cundió de pronto el nerviosismo y el corazón se le desbocó. «¡Dos dedos amputados!». ¿Pero cómo había podido suceder esto? ¿Pues no le había dicho Mario que todo había salido bien? Comenzaba a inquietarse, a verlo todo negro, a sobrecargarse con el peso de la responsabilidad. ¿Pues no había salido todo bien?, se volvió a repetir. Sintió una angustia que le oprimía el pecho.

El taxi se detuvo frente a la Dársena Norte.

—¿Lo dejo acá? —le preguntó el conductor.

—Sí, sí, junto al museo. ¿Cuánto es?

Le pagó y se bajó del coche.

La mañana era muy calurosa. Además, la inquietud lo hacía sudar en exceso. Había varios buques y patrulleras fondeados enfrente. Miró alrededor y lo vio sentado en un banco, con una bolsa grande de plástico sobre el suelo. Él también lo vio; se levantó y se dirigieron el uno hacia el otro.

—¿Qué ha pasado? —le espetó nada más toparse con él.

—¡Tranquilo! No pasa nada.

—¡Cómo que no! ¿Y la radio?

—¿Qué radio?

—¡La del taxi! Acabo de oírlo.

Tenía el rostro descompuesto. Además, se mostraba tenso e impaciente. Mario trataba de tranquilizarlo, pero enseguida salió a relucir el asunto de los dedos. Le explicó lo que había sucedido, la huida precipitada, la cura en el cirujano.

—No hay que preocuparse —remató.

—¿Y qué pasa con las huellas?

—La policía va a encontrar dedos, no huellas —repuso Mario.

—¡Son dedos con huellas! ¿O no? Todos las tenemos. ¿O es que esto no son rayas? —afirmó irónico, enseñándole la yema del pulgar.

—Están destrozados. Se los cortó la radial.

—La radial no borra huellas.

—Aunque lo identifiquen, no hay motivo para preocuparse. No es un soplón.

—¿No es un soplón? Eso espero —hizo una pausa y miró hacia abajo—. ¿Está en esa bolsa?

—¡Claro!

El semblante se le relajó y esbozó una ligera sonrisa. Al menos, había conseguido su propósito. Estaba impaciente por verlo.

Mario, que sudaba a goterones, introdujo entonces una mano en un bolsillo de su pantalón vaquero para sacar un pañuelo, pero, al hacerlo, arrastró también la cartera, de la que se cayeron varias monedas y un billete de lotería.

El coleccionista, que lo vio junto a uno de sus pies, se agachó para recogerlo mientras Mario hacía lo mismo con las monedas.

—¡Pero qué número es éste! —exclamó extrañado nada más mirarlo.

—Un numerito muy especial.

—¡Y tan especial! —se lo dio a Mario, que lo guardó.

—Y bien, ¿dónde vamos?

—A ese parque —lo señaló con un dedo.

Avanzaron despacio a lo largo del muelle y se dirigieron hacia el interior de un jardín cercano, perteneciente al Museo de la Inmigración. Buscaron un lugar tranquilo y se sentaron en un banco bajo unos árboles espesos.

—Estoy cansado.

—No vamos a tardar mucho —le aseguró Mario.

—Tengo ganas ya de acabar con esto.

—¿Y el dinero?

Con la mano abierta se dio una palmada sobre el bolsillo.

—Veamos primero lo que hay en la bolsa.

Mario le pasó la bolsa. Dentro se encontró con una caja redonda de metal. Las manos le temblaban. La sacó del envoltorio y se la puso sobre las rodillas. Quitó los cierres y abrió la tapa.

Observó con detenimiento su contenido y, absolutamente perplejo y sin control, exclamó furioso:



¡Éste no es el sextante!

Capítulo 35

Penúltima escala: Montevideo

Poco más de dos mil kilómetros separan Río de Janeiro de Montevideo. Un día, solo un día, separa ya Montevideo de Buenos Aires. Un día es el tiempo que marcará el fin de este raid aéreo.

En la capital del Uruguay todo son incertidumbres: circulan los rumores, las noticias contradictorias, los desmentidos…

Son las cuatro de la mañana. Es de noche. Los aviadores salen del Palace y se dirigen al puerto para embarcar hacia la isla de Enxadas. Ramón ha dormido solo una hora. El desayuno le ha dado algo de brío; además, antes de salir del hotel, se ha tenido que despabilar firmando varios retratos y tarjetas.

Ya en la isla, resurge la pesadilla humana entre el relampaguear de las cámaras de los fotógrafos.

—Comandante, ¿harán por fin escala en Montevideo?

Franco se contiene apenas. Sus ojos se inyectan con una sustancia mordaz y venenosa que aspira a proyectarse sobre el individuo que tiene delante.

Finalmente, lo ignora.

Al cabo de un rato, toman la barca que los conduce al *Plus Ultra*.

En las calles de Montevideo llevan algunos días vendiendo retratos de Ramón Franco y en muchos escaparates de la ciudad pueden encontrarse ya zapatos y sombreros modelo *Franco* o *Plus Ultra*. Los montevideanos están dispuestos a volverse locos cuando el hidro acuatice en las aguas de su puerto. A Primo de Rivera, en cambio, la idea de esta escala le estraga las entrañas y hace que su odio hacia Ramón, que es mutuo, se incremente tras este incidente.

Con las primeras luces rasgando el horizonte de la bahía de Río de Janeiro, el comandante enciende los motores. Mar plana. Viento nulo.

—Veremos cómo ruge esta gasolina —anuncia.

Rada se encuentra en su puesto, atento a cualquier sonido extraño que capte su fino oído de mecánico experimentado. Alda asoma un

instante la cabeza por la escotilla trasera mientras Durán acompaña ahora a Ramón en la carlinga.

La bahía se ha llenado de público. El agua del mar, aún de una tonalidad plomiza a esas horas matinales, rebosa de embarcaciones que han venido a despedir al *Plus Ultra*. En el ánimo de los aviadores revolotea una sensación de confianza. Al fin y al cabo, cuando lleguen a Montevideo, podrá casi anunciarse que el raid ha sido un éxito.

Son las cinco de la mañana.

El hidro coge velocidad para realizar el despegue. Se oyen las salvas de despedida de la Marina brasileña y las bocinas de los barcos que atruenan con su insistencia. La gente se emociona, agita los sombreros, deja escapar las lágrimas y los gritos de alegría. El espectáculo es único. Ya no volverán a presenciarlo jamás, aunque la imagen del *Plus Ultra* despegando de Río de Janeiro quedará grabada para siempre en sus memorias.

—¡Vamos! ¡Vamos! —se anima a sí mismo Ramón con el volante bien sujeto entre las manos.

Las hélices giran. El tiempo gira. Los pensamientos giran.

Todo es vertiginoso.

Pero el *Plus Ultra*, cargado con tres mil quinientos kilos, no consigue elevarse. Un sentimiento apagado de decepción se insinúa entre los miles de personas que han venido a despedirlo. Todos observan el hidroavión flotando sobre las mansas aguas del puerto.

Ramón comprueba el cuentarrevoluciones.

—No es problema de potencia —le dice a Durán.

—Entonces, ¿no es por la gasolina?

—No creo que sea por la gasolina, aunque algo de potencia nos ha hecho perder, pero no parece que haya influido mucho. Hay que dejar ahora que se enfríen los motores.

—Estamos sin viento, mi comandante.

—No lo habrá hasta más tarde.

El comandante del *Alsedo* contempla desde una lancha las evoluciones de la aeronave. Los ocupantes de otras muchas barcas y

de algunos buques, con banderas de España y Brasil, permanecen a la expectativa desde diferentes lugares de la bahía. Aguardan a que se produzca un nuevo intento de despegue.

Cuando todo está a punto, Franco vuelve a embalar los motores.

—¡Vamos otra vez! —anuncia.

El *Plus Ultra*, peinando las aguas, coge los cien kilómetros de velocidad en menos de dos minutos. El comandante, tenso ahora, tira hacia arriba de los mandos, pero no logra hacer que se eleve el aparato. Su rostro evidencia fastidio. Mueve a uno y otro lado la cabeza, acusando el fracaso, consciente de la decepción que siente el público allí congregado al ver que su heroica nave no consigue despegar.

—¡Qué coño, que no salimos!

El comandante del *Alsedo*, levantando los brazos en un gesto de extrañeza, trata de captar la atención de Franco. Éste, a su vez, con la mano derecha fuera de la carlinga, intenta tranquilizarlo.

Hay que esperar de nuevo y dirigirse otra vez al punto de partida. El tiempo transcurre y quedan doce horas de vuelo por delante. Tienen que llegar antes de que anochezca.

Inicia el tercer intento. Otra carrera, el avión gana velocidad, se eleva ligeramente la proa, cae…

El *Plus Ultra* tampoco despega.

Ramón, que solo ha dormido una hora y se nota cansado, se impacienta. Algunas embarcaciones ya se han retirado de la bahía e, incluso, mucha gente se ha marchado. Llevan ya mucho tiempo intentando que el *Plus Ultra* remonte sobre las aguas.

Tampoco lo consigue al cuarto intento. La monotonía se apodera de sus sensaciones. Una y otra vez haciendo el mismo recorrido, navegando hasta el lugar de salida para iniciar una carrera que concluye en fracaso. Alda, dentro, se ha tumbado a dormitar un rato. Hace lo que puede por cerrar los ojos en el constante trasiego de las idas y venidas.

El hidro flota ahora mansamente, mecido por un ligero vaivén. Ramón se dirige a Rada, de pie sobre la cubierta.

—¡Eche gasolina fuera! —le pide.

El mecánico se dispone enseguida a cumplir la orden de su jefe y vacía en el mar más de cincuenta litros. En el agua queda un disforme cerco tornasolado.

Son casi las siete de la mañana. Hace tiempo que la luz del amanecer se ha extinguido y todo el cielo se dibuja con una masa recortada de nubes. Comienza a soplar un viento prometedor.

El hidro se desliza de nuevo sobre las aguas. Los motores funcionan a todo régimen y todo parece indicar que, por fin, el *Plus Ultra* va a conseguir elevarse. Cuando están a punto de lograrlo, la línea de costa se halla cerca y no hay margen para recorrer más distancia y remontar. Ramón no tiene más remedio que parar las hélices.

—¡Íbamos bien! ¡Íbamos bien! —se lamenta.

—¡Lástima! El viento nos ha ayudado —añade Durán.

Les ha ayudado el viento y el menor peso del hidro tras haberle vaciado los litros de gasolina, aparte de la que ya lleva consumida después de casi dos horas de intentos fallidos.

Franco da la vuelta al avión y procura alejarse un poco más de la costa para conseguir una mayor distancia de seguridad para el despegue. Ya enfilado, emprende la sexta carrera.

—¡Vamos a llegar casi de noche! —declara Ramón.

—¡Sí, vamos a estar muy justos, mi comandante! —responde Durán.

—¡Ahora o nunca!

El viento sopla con algo más de fuerza. El *Plus Ultra* tiene que realizar un largo recorrido para ganar velocidad. Las hélices les atruenan los oídos, pero ellos ya están acostumbrados. La nave se desliza cada vez más rápido por el agua. Ramón comprueba la velocidad, que sobrepasa los cien kilómetros por hora. Tira de los mandos y el hidroavión poco a poco se eleva frente al puerto.

—¡Por fin, coño! —exclama.

A todos les cambia el semblante y una sensación nueva les recorre

el cuerpo al saber que ya se encuentran en el aire. Son las siete y doce minutos de la mañana.

El *Plus Ultra* planea bajo una capa de nubes. Ramón se aleja de la costa. En mar abierto el cielo está más despejado.

—El parte anuncia chubascos y escaso viento en esta parte de la ruta —recuerda Alda, que se ha acercado hasta la carlinga serpenteando entre los accesos del fuselaje. Se ha liado un cigarro y se ha ido hasta la proa.

Pronto sobrevuelan la bahía de Sepetiba, pasan por la restinga de Marambaia y dejan a estribor isla Grande. Se quedan admirados por unos paisajes paradisíacos, grandiosos, de espacios abiertos y colosales, como si fueran tierras de gigantes y no de hombres. A doscientos metros de altura la perspectiva es espectacular.

La Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos va siguiendo la ruta del *Plus Ultra*. A cada paso, recibe noticias:

Franco pasó sin novedad por Ponta de Boi a las doce/ Franco pasó por Santos sin novedad/Pasó hidroavión Franco por Florianópolis a las 15.20/ A las 15.50 Franco pasó por Imbituba, sin novedad/ Franco pasó a las 16.25 por Laguna/ Hidroavión. Franco pasó por Torres a las 17.05, sin novedad/*Plus Ultra* pasó sobre Tramandahí sin novedad/ Parece que Franco ha indicado propósito continuar directamente a Buenos Aires. Carecemos de información de esta noticia/ Sido avistado avión desde Porto Alegre/ Dice hidroavión que va sin novedad a una velocidad media de 146 kilómetros por hora/ París nos comunica que de Buenos Aires recibe noticias, según las cuales se trata de hacer llegar a Franco un radiotelegrama para que continúe a Buenos Aires/ Nos comunica Buenos Aires que Franco pasó por Maldonado a las 21.45. Se halla a 100 kilómetros de Montevideo…

—Se nos anochece.

—¿Cuánto nos queda, comandante? —pregunta Durán, que ha estado yendo y viniendo a la carlinga durante el viaje.

Ramón mira la carta de navegación y hace el cálculo.

—Unos noventa. Hemos pasado hace poco por Maldonado. Eso de ahí abajo debe de ser Punta Colorada —señala un cabo en el que se aprecia un perfil muy rocoso en el que rompe el mar y se deshace en espumas.

Ruiz de Alda se acerca también hasta la carlinga para contar al comandante que han recibido por radiotelegrafía un aviso urgente del embajador español en Brasil.

—¿Qué dice? —pregunta Ramón.

—Que por encargo del Presidente de Gobierno no toquemos en Uruguay.

—¡Pero qué se ha creído Primo de Rivera! —exclama Ramón con enfado.

—¡Esa es la orden!

—Me da lo mismo la orden de ese tirano. ¡Valiente bribón!

—Entonces, ¿qué haremos, mi comandante?

—Está muy claro, capitán: vamos a acuatizar en Montevideo.

—¿Y las consecuencias?

—¡Al diablo las consecuencias!

Alda se queda preocupado. Franco se lo nota.

—¡No se preocupe usted, capitán! —lo tranquiliza.

—¿Y si nos dan la baja en la aviación?

—¿La baja? —se ríe.

—Al fin y al cabo es un desacato.

—Imagínese: después de hacer un vuelo histórico, nos echan de la aviación. ¿Cómo se traga eso?

—En fin, ¡que sea lo que Dios quiera! —exclama después de un rato en silencio.

Dentro, el teniente Durán rumia la conflictiva situación que se ha originado. Se muestra tenso.

—Espero que no surjan complicaciones —dice.

Rada, en cambio, no se plantea nada y confía plenamente en su comandante. Éste, antes de partir de Río de Janeiro, ya había tomado

la decisión, pero, ahora, debido a las dos horas de retraso a causa de los problemas en el despegue, había una justificación para no seguir a Buenos Aires y hacer, por lo tanto, escala en Montevideo: la oscuridad de la noche lo impedía.

La Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos lanza sus últimos informes:

Comunica Buenos Aires que a las 19.30 llegó avión a Montevideo.

No tarda mucho en ofrecer otra versión:

A las 19.45 nos dicen que Franco sigue para Buenos Aires.

Pero, inmediatamente, cambia el signo del comunicado:

ÚLTIMA NOTICIA*: A las 20.35 comunica Buenos Aires que aviadores decidieron finalmente quedar esta noche en Montevideo.*

La tripulación del *Plus Ultra* se encuentra muy cansada tras doce horas de vuelo. Han dormido poco, casi nada, sobre todo Ramón, que, a pesar de ello, tiene aún energía para sostenerse en pie. Apenas ha comido, salvo algunos trozos de jamón y unos higos secos.

En Montevideo, donde ha acudido enorme gentío, han sido recibidos en el puerto con fuegos de artificio y con todas las sirenas de los barcos atronando los oídos, lo mismo que en las otras ciudades en las que han hecho escala, salvo en Noronha, debido a la hora de llegada y a los escasos habitantes de la isla. Antes de aproximarse a la ciudad, han sido escoltados, a la altura de Maldonado, por una escuadrilla formada por tres hidroaviones y cinco aeroplanos.

Los muelles se encuentran atestados, y los barcos, cargados de personas, se disputan un hueco para contemplar de cerca a los intrépidos aviadores. Algunos se han caído al agua a causa de los empujones y codazos. Algo, sin embargo, ha cambiado, lo que alegra enormemente a Ramón: ningún barco ni lancha ni barcaza ni canoa se acerca tanto al *Plus Ultra* como para causarle daños en su casco.

Está a punto de anochecer.

Entre las sombras lejanas del crepúsculo, Franco parece descubrir la oscura silueta del periodista indigesto: «Comandante, ¿harán escala en Montevideo?».

Solo le cabe una sonrisa.

Capítulo 36

El tanguista cojo

Les quedaban poco más de dos días en Buenos Aires. Habían visitado, solos o acompañados, los principales lugares turísticos de la ciudad y sus alrededores, disfrutando, a pesar del húmedo calor bonaerense, de una estancia deliciosa. Ahora se encontraban en una de las tanguerías que les había recomendado Ignacio Blanco, sentados en una mesa, frente a un pequeño escenario. Eva pasaba estos últimos días con Ernesto.

El ambiente del local invitaba a la evasión, al olvido momentáneo de cualquier preocupación o inconveniente. Habían disfrutado de una cena espléndida: una sopa de crema de langostinos, una ballotina de ave y un lomo al Malvec. Ahora se tomaban unas copas.

—¿Qué te pareció la visita que hicimos ayer a Ignacio Blanco?

—Fue una experiencia muy interesante. Ya te lo dije: lo pasé muy bien. Eso sí, tan fanático como tú con el *Plus Ultra* —José Luis le dio una palmadita cariñosa en un brazo.

—Ha sido una afortunada casualidad el conocernos. Posee una colección magnífica. ¡Ya me gustaría a mí tener una película como la que nos proyectó!

—¡Es única!

—Desde luego. ¡Una joya!

—¿De verdad crees que la va a donar a la Cinemateca Argentina?

Raymond se encogió de hombros.

—Eso solo lo sabe él —añade.

Un camarero acaba de provocar un estropicio de platos rotos y cristales despavoridos. Todos los ojos, como alfileres imantados, se han vuelto hacia una mesa cercana al mostrador. Primero, un silencio fugaz; luego, un cuchicheo que se levanta raudo desde los asientos, pero que enseguida difumina sus contornos. «¡No pasó nada! ¡No pasó nada, señores!».

La calma retorna entre los comensales: palabras corrientes, risas voraces, voces que ascienden o descienden por encima de las mesas y

que se pierden en la densidad lírica de la sala.

—Por cierto, ¿qué hora tienes? —le pregunta José Luis a su padre.

—Las diez menos cinco. Bueno, casi menos cuatro.

—Creo que ya va a empezar el espectáculo.

La luz comienza a atemperarse y todo el espacio cobra un realce evanescente. Parece que el mundo disminuyera de modo repentino su tamaño y que toda la existencia quedara reducida de pronto a una única certeza. Sobre el escenario se concentran ahora todas las miradas, en un mutismo expectante que solo rompen los tintineos de algunas copas y los carraspeos y toses de algunas gargantas.

No tarda en aparecer una pareja de tanguistas. Raymond y José Luis, desde sus mesas en primera línea, contemplan la exuberante belleza de una mujer vestida con un traje azul de lentejuelas. Brilla con elegancia. La pierna derecha, de una monumental seducción, aparece y desaparece a través de una sugerente abertura de la falda. No tendrá más de treinta y cinco años. Él, apuesto caballero argentino, lleva el repeinado cabello con una perfecta raya trazada a pluma sobre el lado izquierdo. Resplandece, gracias al efecto de la gomina, como las alas de un cuervo. Viste un traje azul cobalto, chaleco muy ajustado y una corbata con pasador dorado. El semblante rectilíneo del rostro le confiere una apariencia señorial y severa a su negro bigote. También es joven.

—Fíjate qué hermosura —exclama Raymond a propósito de la bailarina.

—¿Cómo puede haber mujeres así?

—La naturaleza que es muy sabia. ¡Es una mujer espectacular!

—¡Y que lo digas!

—Me encanta Buenos Aires. Solo nos faltaba oír cantar y ver bailar un tango en directo.

—A eso hemos venido aquí esta noche, ¿O no?

—¡Sí, hijo! ¡Lástima que no esté Eva!

—Ha preferido irse con Ernesto. Ya nos quedan solo dos días.

—Me hubiera gustado que viniera.

—Son jóvenes y gustan de sus cosas.

—Sí, la vida. ¡*Carpe diem*! ¿No es así como se dice?

—Tú, que tantos corazones has operado, lo sabes mejor que yo.

—Noventa años. ¡Y aquí estoy!

Entre los aplausos del público, aparece ahora un hombre de rostro recio y aire achulado. Lleva un sombrero marrón rodeado con una ancha cinta negra. Camina con apostura a través del reducido escenario, aunque cojee ligeramente de la pierna derecha. Tiene un discreto vendaje en la mano izquierda que le cubre varios dedos, pero la manga un poco larga de la chaqueta se lo disimula y pasa desapercibido.

—No sé por qué, pero esa cara me resulta conocida.

—Hay tantos parecidos en el mundo —le responde José Luis.

—Me recuerda a alguien, pero…

Raymond trata de hacer memoria.

El tanguista se dirige a un micrófono y lo coge con la mano sana. Pronuncia unas palabras ceremoniales y, enseguida, comienza la música. La pareja baila con ese hieratismo erótico característico del tango. La voz del cantante ilumina los oídos.

—«El mundo fue y será una porquería ya lo sé, en el quinientos seis y en el dos mil también…».

—Me encanta este tango —suspira Raymond.

—¿Cambalache?

—Sí, sí, Cambalache, hijo. Un clásico —le contesta en voz baja.

Raymond y José Luis disfrutan de una velada placentera. Escuchan la voz profunda del tanguista cojo, que interpreta otra canción del mítico Carlos Gardel: «Tango lindo que se estira en un bandola atorrante y que sale agonizante mientras se baila y se aspira…».

A este tango siguen otros, ovacionados igualmente por un público que está gozando lo suyo con este repertorio inmemorial. Suda el artista, su rostro iluminado por los focos queda enmarcado en un

retrato oval en el que la piel brillante y la sobriedad de los rasgos faciales le confieren un aire enigmático. Raymond sigue tratando de sacarle su semejanza.

Pero el tanguista cojo, que lleva más de media hora interpretando a Gardel, ha decidido darse un descanso y ha desaparecido tras unos cortinajes aterciopelados. Lo mismo ha hecho la pareja de bailarines. José Luis, que se ha tomado ya un gin-tonic, se ha pedido el segundo. Raymond, en cambio, sigue con la misma copa de anís, que bebe a pausados sorbos que paladea con deleite.

—¿Y si le pidiéramos que cantara el tango del *Plus Ultra*?

—Hijo, ya me gustaría, pero no sé si se lo sabrá.

—Eso se averigua enseguida.

José Luis se levanta y se dirige hacia la barra. Allí pregunta si puede hablar un momento con el cantante.

—¿Con Carlitos? —le interroga el barman.

—Supongo que sí.

—Andá allá dentro y buscalo—le señala una puerta.

José Luis llama varias veces hasta que aparece el tal Carlitos.

—Mire, yo quería pedirle un favor. Tengo aquí a mi padre de noventa años que ha venido desde España solo para visitar el avión *Plus Ultra*. Tiene una ilusión enorme. Y a mí me gustaría, si no tiene inconveniente y se lo sabe, que cantara el tango que Gardel dedicó a los aviadores españoles. Le estaría muy agradecido, señor.

El tanguista, mientras escuchaba su propuesta, lo había estado observando con cara de sorpresa. «Un tipo que me viene ahora con el *Plus Ultra*», parecía pensar. Apoyado en el quicio de la puerta y con las manos en los bolsillos de la chaqueta, reaccionó enseguida.

—¿*La gloria del águila*? ¡Claro que lo sé! Yo me conozco todo el repertorio del *Mudo*, perdón Carlos Gardel. Decile a tu viejo que se ponga cómodo.

—¡Cuánto se lo agradezco, señor…!

—Carlitos Magaldi, a tus órdenes.

Se dieron la mano con energía. A José Luis se le clavó el sello de oro que el tanguista cojo llevaba embutido en el anular de la mano derecha.

—Me llamo José Luis Blanco, español de Palma de Mallorca.

—¡Lindísima isla! ¡Cómo me gustaron la bahía de Pollensa y las playitas de Formentor!

—¡Preciosas! Mallorca es el paraíso.

Carlitos Magaldi era un hombre alto, corpulento, de unos cincuenta años. Sonrisa abierta y contagiosa cordialidad.

—Sabés que aún por aquí muchos recuerdan aquel diez de febrero —dijo, cambiando de asunto.

—¡Vaya, me sorprende su memoria!

—Algunas veces he hablado con otros de ese tango que me pediste. Bueno, perdón, tengo que prepararme para salir a escena.

—Discúlpeme usted a mí.

Cuando, desde el escenario, el tanguista cojo dedicó *La gloria del águila* a Raymond, éste se sintió muy emocionado. Movió la cabeza arriba y abajo varias veces y apretó una mano contra otra como signo de gratitud. Escuchó el tango con algunas lágrimas que pugnaban por rodar sobre las mejillas mientras la pareja de baile hacía una interpretación sublime. El estribillo, que Raymond se sabía de memoria, se quedó flotando en la sala aún después de que el tanguista cojo pusiera fin al viejo tango: «Franco y Durán, Ruiz de Alda, los geniales, los tres con Rada son inmortales. Los españoles van con razón cantando al ver el galardón de su nación».

Fue el último tango de la noche.

Carlitos Magaldi se acercó a la mesa de los españoles.

—¡No sabe lo feliz que me ha hecho! ¡Es usted también genial, como los aviadores! —se sonrió Raymond—. ¡Vaya voz impresionante!

—Gracias, señor, muchas gracias. No podía defraudar a su hijo. Alguien que ha venido desde España solo para ver el *Plus Ultra* se merece todo mi respeto.

Se presentaron, intercambiaron algunas palabras y Raymond lo

invitó a sentarse un rato con ellos. El tanguista cojo se excusó y les dijo que tenía que pasar un momento a los camerinos.

—Vengo enseguida —les asegura.

Padre e hijo conversaron sobre la amabilidad de Carlitos, un nombre que no encajaba lo más mínimo con su aspecto: su rostro anguloso, recio y sobrio y una complexión fuerte parecían guardar poca afinidad con ese cariñoso diminutivo. La ligera cojera que arrastraba en la pierna derecha no era óbice para mermar la elegancia de su porte.

—Algo le ha gustado para que se acerque a nosotros —deduce Raymond.

—Quizá el *Plus Ultra* —responde José Luis.

—Quizá vaya por ahí… o, simplemente, curiosidad de que un viejo como yo venga hasta Buenos Aires para ver ese hidroavión.

—¿No quieres otro anís?

—¡Sea!

Cuando Raymond paladeaba su nueva copa, llegó Carlitos, a quien ellos, antes de conocer su nombre, ya le habían puesto el pseudónimo de *El tanguista cojo*. Se interesó de inmediato por el *Plus Ultra*, aunque no fuera su plato fuerte.

—Yo combatí en el ochenta y dos en la guerra de las Malvinas. De aquella miserable guerra me queda mucho rencor y un tiro en esta pierna en la batalla del monte Harriet —les cuenta con orgullo.

Les refiere más detalles sobre aquella noche trágica de junio; después, les habla de su vida bohemia, de su primera esposa, de un hijo que vivía en España y de sus tangos.

—¡Son mi vida ahora! Con ellos me gano el pan.

Del *Plus Ultra* les refirió su cariño hacia ese tango de Gardel, a quien idolatraba, aunque también le gustaban otros viejos tanguistas como Roberto Goyeneche, Julio Sosa o Ignacio Corsini.

—Y no digamos *El Filósofo del tango*. ¡Qué letras las suyas! ¡Para pensar!

Como José Luis y Raymond no entendían mucho de tangos,

acogieron las lecciones de Carlitos con sumo interés.

—Tengo una curiosidad, si no le importa… —interviene Raymond.

—Soy todo oídos.

—¿Pero por qué lo llaman Carlitos?

El tanguista cojo se sonríe.

—Nunca he tenido otro nombre, ¿qué les parece? Se me quedó desde gurí y ahora nadie sabe llamarme de otro modo. Fíjense: yo tuve un amigo entrañable, el mejor de todos, un amigo de la niñez que murió en aquella infame guerra, y que me llamó así antes que nadie, antes que mi vieja incluso. Yo era Carlitos para todo. Bueno, él también fue para mí siempre Juanín. ¿Saben? Juanín fue un verdadero fan del *Plus Ultra* —concluye con nostalgia.

Era ya bastante tarde. El Café se había ido quedando vacío. Tintineaban las últimas copas de la noche y menudeaban las palabras sueltas, las risas estentóreas, los murmullos. Entre las sillas, vieron venir a una mujer vestida con una minifalda, de cabellos oscuros caídos sobre una ajustada blusa blanca. Se acercó hasta donde ellos se encontraban.

—Cuando quieras, mi amor —le dice al tanguista cojo.

—Es Clarita, mi pareja.

Clarita, de una belleza dogmática, era la bailarina de tangos.

En cuanto se marchan, Raymond, que ha conseguido iluminar su memoria, exclama:

—¡Ya lo sé! Se parece a Boris Karloff.

Capítulo 37

Menos de un día

Al principio, le invadió la frustración. El fracaso, al igual que el sonido, como solía comentar medio en broma, podía medirse también en decibelios, porque el ruido que provoca puede llegar a ser tan fuerte para muchos que les produzca el estallido de la cabeza. Pero que el auténtico sextante no estuviera en aquella caja redonda de metal no rebasó para él, a pesar del revés sufrido, los ciento treinta decibelios, más o menos el ruido de un avión en su despegue.

Así que a su furia inicial, siguió un momento de calma. De tensa calma. Le pidió a Mario una parte del dinero entregado, dejándole una cantidad suficiente para cubrir los gastos. Después, se olvidó del asunto. O, al menos, ocultó la intensidad acústica de su derrota.

¡Qué contraste entre este íntimo sentimiento de fracaso con esta otra situación vivida hacía tantos años por los tripulantes del *Plus Ultra!*

Todo es ya una fiesta adelantada porque se augura que el raid va a ser un éxito. Hasta la prensa de Madrid hace chistes amables a costa del *Plus Ultra*, como en una viñeta del *ABC* en la que se aprecia a un borracho que acaba de entrar en un establecimiento de relojes y aparatos de precisión: «¿Me hace usted el favor de un radiogoniómetro, *pa* irme a casa?», dice, medio caído sobre el mostrador, mientras el vendedor lo mira perplejo y una multitud se arremolina en la puerta.

El *Plus Ultra* ha fondeado en el puerto. Los aviadores han sido trasladados en una canoa al crucero *Montevideo*, donde les aguardan algunas autoridades de la ciudad. Franco se muestra cansado, pero también exultante ante la perspectiva de culminar su periplo aeronáutico. Montevideo se encuentra a solo doscientos veinte kilómetros de distancia de Buenos Aires. Solo hay que atravesar el ancho Río de la Plata en dirección norte para llegar a la Argentina.

—Pues sí, el goniómetro resulta imprescindible en un viaje como éste —le cuenta Ramón al embajador de España, que lo ha abrazado con alegría en cuanto ha subido al crucero.

—También me imagino que lo es el sextante.

—¡El sextante es el espíritu del *Plus Ultra*! —se emociona Ramón.

Realmente todos están emocionados. Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán y Pablo Rada son conscientes de la gesta que han realizado al cruzar el Atlántico.

—Y el avión es magnífico —resalta el embajador.

—El mejor. Ha cumplido perfectamente con lo que de él se exigía.

Franco le cuenta algunos detalles técnicos del *Plus Ultra* y le habla de los 450 caballos de sus motores, más potentes que los de cualquier otro *Dornier Wal* fabricado en la factoría de Marina di Pisa.

El embajador, sin embargo, adopta ahora un aire más serio.

—¿Cuándo piensan salir?

—Mañana daremos por finalizada la primera parte del raid, al llegar a Buenos Aires. Allí resolveremos si seguimos al Pacífico y a los Estados Unidos, como yo deseo.

—Siento decirle que eso no es posible. Deben salir hoy mismo: ha llegado una orden de Primo de Rivera para que prosigan de inmediato el viaje hasta Buenos Aires.

A Ramón se le ha hecho un nudo en el estómago y está a punto de contestar de malos modos al embajador. Logra contenerse, pero el genio se le nota en el rostro.

—¡Imposible!

—Es la orden del general.

—Imposible. Sería temerario cumplirla. Es ya casi de noche y sería peligrosísimo acuatizar a oscuras en el puerto de Buenos Aires que, además, es un puerto bastante cerrado.

—Entiéndame, comandante. Yo me limito a transmitirle la orden. Queda a su albedrío el cumplimiento de la misma.

—Primo de Rivera no tiene ni idea de aviación. Pero no se preocupe, que tomo la responsabilidad a mi cargo.

En el *Montevideo* se cambian de ropa y se disponen, tras saludar a las autoridades y tomarse un rápido refrigerio, a poner los pies en tierra uruguaya. Los muelles están llenos de gente y suenan las notas

de la Marcha Real en homenaje a España y los aviadores. Franco sabe que esta escala ha sellado la eterna enemistad entre él y Primo de Rivera.

Ahora, en un aparte, se dirige a Rada.

—Usted va a quedarse esta noche aquí —le ordena.

Rada se extraña.

—¿No me deja entonces pisar tierra? —protesta.

—Si pisa tierra, temo que no esté mañana dispuesto para salir a Buenos Aires.

Resignado, no tiene más remedio que aceptar lo que le propone su jefe, al que admira con devoción verdadera. Por la mañana temprano tendrá que revisar los motores y ponerlo todo a punto para el despegue.

Unos periodistas se han acercado al mecánico, tarea que no les ha resultado nada sencilla.

—Señor Rada, ¿qué tal ha ido el viaje? —le preguntan.

—Ha sido una etapa magnífica y el aparato ha respondido perfectamente.

—¿Y qué ha sido lo que más les ha gustado?

—Lo que más nos emocionó fue el paso por las ciudades, en las cuales descendimos a doscientos cincuenta metros de altura, pudiendo distinguir grandes manifestaciones populares que nos saludaban a nuestro paso. Y, por supuesto, el paisaje.

—¿Y qué tal los recibimientos?

—¡Increíbles! Estoy realmente emocionado.

En una lancha, los demás tripulantes del *Plus Ultra* han sido conducidos al muelle. La misión es llevarlos desde allí al hotel en el que pernoctarán esta noche. El puerto es un hervidero humano y Franco teme perder otra vez los botones. Vuelven las apreturas acostumbradas, las manos aquí y allá, los toquecitos en la espalda, las voces, los gritos, los aplausos…

Ramón, estremecido y exaltado, no puede refrenar su entusiasmo.

—No sé de dónde puede salir tanta gente. Si nuestro rey viera esto, experimentaría una intensísima alegría. Lo primero que le diré a mi regreso será de la gran simpatía que despiertan en América las cosas de España.

Varios automóviles los conducen a través de una larga avenida flanqueada por cientos de policías a caballo. Caen miles de flores y banderitas desde los balcones y ventanas, además de decenas de palomas que revolotean entre los edificios y se pierden en la línea de las azoteas. El clamor es intenso.

—Fíjese, comandante, otra vez como en Río —le advierte Alda.

Ramón, que no para de mover los brazos, saludando a unos y a otros, poniendo una sonrisa de felicidad y agradecimiento, mira a su compañero con aire de triunfo.

—Parecemos el Mesías —dice.

Al apearse de los automóviles, tienen que soportar las estrecheces de la multitud que se arremolina alocada para verlos. Consiguen franquear la puerta del Parque-Hotel, un edificio monumental situado frente a Playa Ramírez. Llevan el pelo lleno de pétalos y papelitos de colores. En el vestíbulo hay muchos fotógrafos y periodistas. La locura de siempre. Se ven acosados a preguntas que tienen que contestar con amabilidad.

—¿Cuánto tiempo permanecerán en Montevideo, comandante?

—Salimos mañana mismo, después de visitar al presidente.

—¿Será entonces una visita muy corta?

—No podemos demorarnos más.

—¿Es verdad que el Gobierno de su país no quería que recalara el *Plus Ultra* en Montevideo?

—Eso se lo tendrán que preguntar a Primo de Rivera. Yo estoy muy satisfecho de haber hecho escala en un país como el suyo donde cada ciudadano merece el mismo respeto y tiene los mismos derechos que su presidente.

Desde las ventanas del hotel saludan a la multitud que los aclama. Hay allí abajo más de treinta mil personas. Vuelven a saludar varias veces, sin que cese ni un instante la algarabía y el entusiasmo

colectivo. Después, los aviadores cenan y se retiran a sus respectivas habitaciones.

En Madrid la gente sigue agolpándose frente al Aero Club, en cuyas pizarras se van exponiendo todos los pormenores del raid. Llegan telegramas desde todos los lugares, felicitaciones, homenajes… incluso, el Gobierno va a conceder un indulto general. El propio Ramón ha escrito el siguiente telegrama: «Al llegar a Montevideo saludo a mi querido pueblo y telegrafío al Rey pidiéndole el indulto del legionario ferrolano Arturo Espluga».

En El Ferrol continúan agasajando a la madre de Ramón Franco, que recibe nuevas joyas y otros obsequios. Numerosas ciudades se suman a las celebraciones y muchos ayuntamientos han decidido dedicar alguna de sus calles a los aviadores. Hasta un rico comerciante argentino ha donado cincuenta mil pesetas para repartirlas entre los tripulantes del *Plus Ultra*.

Toda la prensa mundial se hace eco del raid, salvo los diarios franceses, que quitan importancia a la gesta y apenas le dedican unos renglones. Los de Montevideo se explayan en los comentarios, lo mismo que la prensa argentina. La mayor parte de los escaparates de los comercios de Buenos Aires lucen ya una foto de Franco envuelta por las banderas de Argentina y España. El comandante se muestra agradecido con todos y pone otro telegrama, esta vez a sus colegas: «Por medio de la *United Press*, que ha seguido los detalles del vuelo con tanto interés y exactitud, envío mis saludos a los aviadores de todo el mundo».

La noche transcurre serena en el Parque-Hotel. El cansancio los ha rendido en sus camas. Pablo Rada pernocta en el *Montevideo*, dispuesto a revisar muy temprano los motores del *Plus Ultra*.

Se levantan antes del amanecer para prepararse e ir a saludar al presidente de Uruguay. Reciben telegramas de Argentina comunicándoles la hora más conveniente para llegar al puerto de Buenos Aires y Ramón hace cálculos en voz alta sobre el horario.

—Nos dicen que sería buena hora llegar allí a las cuatro.

—Entonces habrá que salir más o menos a las tres —estima Durán.

—Son doscientos veinte kilómetros. Calculo una hora y cuarto. Pero no podemos salir a esa hora propuesta.

—¿Por qué razón, mi comandante? Rada tendrá todo a punto.

—No es por eso, teniente. Debido al desfase horario, sería oportuno que saliéramos antes para que la noticia del fin del raid llegue a España antes de las seis. Si aceptamos la hora que nos proponen, en España será ya muy tarde y no se enterarán hasta el día siguiente, cuando los diarios publiquen la noticia.

—Entonces, ¿a qué hora nos vamos? —interviene Ruiz de Alda.

—A las doce, que, en Buenos Aires, serán las once.

—Casi llegaremos a la misma hora que salgamos —bromea Alda.

—Habrá que cambiar otra vez los relojes.

Los automóviles ya les esperan frente al hotel. Muy cerca, la curva de la playa traza un perfil de aguas tranquilas que apenas se distingue desde la entrada principal, pues todo el espacio circundante, las barandillas y las escalinatas, se encuentra atestado de gente que aguarda la salida de los aviadores. Cuando aparecen, vuelven los aplausos, las ovaciones, los gritos: es la historia que nunca termina. Una interminable historia que prosigue a través del trayecto que los conduce a la sede del gobierno, en donde les aguarda el presidente de la República, José Serrato.

La recepción se convierte en un acto de protocolo donde imperan la cordialidad y el entusiasmo y en el que Franco entrega al presidente uruguayo una carta de salutación del rey Alfonso XIII.

Desde el viejo solar de donde se desprendieron las Españas, nuevas llevan mis aviadores a esa amada República la expresión de mi ferviente interés y confianza en los destinos del noble pueblo uruguayo que vos, señor presidente, con vuestro Gobierno, tenéis la elevada misión de dirigir. Como representantes excelsos de nuestra raza, recibid mi más cordial saludo.

El presidente, que pertenece al Partido Colorado, es un hombre de aspecto sobrio que ostenta un blanco bigote. Antes de iniciarse en política, había sido profesor de matemáticas. Agradece las palabras del rey y el paso del *Plus Ultra* por Montevideo. Aprovecha la ocasión para invitar a los aviadores a que retornen cuando haya concluido el raid.

Ya en el puerto, Pablo Rada los recibe con impaciencia. Ha revisado los motores, limpiado las bujías y comprobado los cables de los timones. Ha cargado después el hidro con combustible, aunque la escasa distancia a Buenos Aires no ha hecho necesario completar los depósitos.

—¡Todo listo, mi comandante!

Van a emprender la última etapa de un raid histórico. Son conscientes de su importancia y una sensación de nerviosismo se apodera de ellos al ocupar sus puestos en el hidroavión. Las manos firmes sobre los mandos, el pensamiento fijo en una idea.

—Mi comandante, en poco más de una hora… ¡tocaremos la gloria!

Ramón Franco enciende los motores.

El agua se ondula oscura al ritmo de las hélices.

Siete, seis, cinco, cuatro, tres, dos, uno…

El *Plus Ultra* se eleva ya sobre la línea del horizonte atlántico.

Más allá.

Capítulo 38

La última noche de Eva

Al lunes le hace falta tan solo un día para convertirse en martes.

Entonces, como la luna del lunes, todo cambia, y el martes puede llegar a transformarse en un planeta rojo o en el mismo Marte con su coraza de bronce, dios antiguo de la guerra y la virilidad.

Martes es mañana y, ahora, lunes, es batalla intensa y emocional, la última noche vivida en dos, el recurso final de una estrategia iniciada de modo inesperado en Buenos Aires.

Eva regresa a Palma de Mallorca, con su padre y su abuelo, a los que ha dejado con Ignacio Blanco en estos días de febrero estival, en charlas inacabables sobre el *Plus Ultra*, en visitas a los lugares típicos de la ciudad o con *La gloria del águila* en la voz de barítono del tanguista cojo.

Pocos días han sido necesarios para la intimidad. A veces hay un entendimiento tácito en las miradas que se lee en las sensaciones. A veces hay palabras que se convierten en impulsos y que arrastran como una corriente de agua. Ambos lo han experimentado. Pero mañana, sí, es martes, con tres billetes de avión dispuestos ya en los bolsillos, sacados hace varias semanas para realizar una visita histórica en la vida del abuelo. Es martes mañana, sí. Los billetes imponen el regreso, pero también el trabajo después de haber agotado la semana de permiso.

—Quizá te eche de menos —bromea Eva, que tiene a Ernesto junto a ella.

—¿Vos me vas a extrañar?

—Aunque no te lo creas, sí que te echaré de menos.

Han compartido casi cinco días. También, algunas noches. No es difícil compartir noches cuando hay deseos subterráneos que se acompasan y que escapan íntimos al exterior. Entonces, los espacios se achican, la piel se rejuvenece y las pupilas pugnan por alcanzarse en algún punto común.

—¡Todo ha pasado tan rápido!

—Ya te dije que pronto llegaría el martes.

—El martes es como la guerra. Me gustan tus historias, Eva.

A Eva le encantan las asociaciones, se lo ha dicho a Ernesto muchas veces. No sabe por qué razón, pero le gustan y se le vienen a menudo a la cabeza. Lo de Marte fue una ocurrencia repentina mientras visitaban el monumento ecuestre al General San Martín. Al pie del caballo, el dios Marte empuña una espada y alza un brazo victorioso. Entonces se le ocurrió la asociación y pensó en el día de la partida.

—¿Mis historias te gustan? Eso no es verdad.

—Unas más que otras, lo reconozco.

—Lo cierto es que me he aficionado a ti y siento tener que irme mañana.

—¿Te has aficionado? ¿Por qué no te quedás? —la mira con ternura.

—¡Ay, Ernesto, Ernesto! ¡Tienes unas cosas!

Se gira en la cama y la abraza hasta que sus cuerpos se acomodan en esa concavidad sigilosa de los buscadores de tesoros.

—¡Claro, entiendo, vos tenés pareja en Palma!

—¡Y tú estás a punto de casarte!

—Pero… ¡qué tonterías decís!

Han hablado mucho en estos cinco días. Se han hecho cercanos y adquirido confianza. Las palabras se han nutrido de historias del pasado y han reverdecido como los titulares de un periódico. Ernesto se conoce ya media vida de Eva, porque ella es explícita y no se reserva secretos inconfesables. Han armonizado bien sus ritmos y, en la brevedad del tiempo, han recorrido una larga distancia.

Eva cogerá mañana el avión a la una, así que quiere apurar al máximo estas últimas horas de la noche. Han cenado en un pintoresco restaurante de Buenos Aires y ahora, en el apartamento de Ernesto, tan confortable y minimalista, ambos se sienten en una nube.

—¡Y yo que vine a ver el *Plus Ultra* con mi abuelo y mi padre! ¿Qué te parece?

—¿Qué querés decir?

—Pues que, además del avioncito, me encuentro contigo en esta hermosa ciudad.

—¡El *Plus Ultra*! ¡A mí no me interesa demasiado! Bueno, ya lo sabés. ¡Pero vos sí!

—A mí sí me interesa. ¡Y tú también!

Ernesto la besa varias veces. Ella le toma la cara entre las manos y le pone la boca en los labios. Ernesto se despega y la mira a los ojos.

—Eva, el *Plus Ultra* es un cuento de pibes.

Ella da un respingo y se pone seria.

—¿También nosotros somos un cuento de pibes?

—Aquel vuelo fue un montaje de cartón piedra.

—Anda, no te pases, Ernesto.

—¿Que no…? Vuelo de verdad fue el de Lindbergh: él solito, un año después del *Plus Ultra*, se atravesó el Atlántico, sin escalas, entre Nueva York y París. ¡Eso sí fue una heroicidad!

—¡No sabía que estuvieras tan puesto!

—Uno se entera de muchas cosas cuando tiene un abuelo fanático de la aviación.

—¡Eh, que yo también lo tengo!; además, conozco lo de Lindbergh… y también el vuelo de Barberán y Collar, sin escalas entre Sevilla y Cuba. ¿Lo conoces?

—Sí, claro… ese sí que fue una proeza.

—Pero el *Plus Ultra* fue el primero y eso no se lo quita nadie.

—¿Y qué me decís de la propaganda?

—Sí, es verdad… la propaganda. Pero la propaganda no lo sujetó en el cielo.

—Pero lo puso en las nubes. Aquí mismo, en Buenos Aires, se vivió la locura.

Varias veces, durante esos días, habían hablado de este tema, así que era ya un camino trillado al que se iban añadiendo nuevos hitos.

—¿La locura? ¿Y si la vivimos ahora nosotros? También estamos en Buenos Aires.

—¡Linda comparación! Vení acá.

La insinuación de Eva provoca la risa de Ernesto, que se apresura a bajar las manos para deslizarlas por el cuerpo de ella desde los muslos hasta la cara. Un lento volar entre nubes vaporosas.

Una hora después —son ya las dos de la mañana— Eva se levanta de la cama y se dirige a la cocina. Le apetece un vaso de zumo. Al final, se toma uno y le lleva otro a Ernesto.

—El ejercicio da sed —le dice sonriente.

Está desnuda: es una mujer atractiva, de cabellos negros y ojos verdosos. Resulta procaz y sugerente. Del cuello le cuelga una gargantilla con una esmeralda.

—¿También le llevás zumos a tu pareja de Palma?

—¡Sí! Y también se los echo encima.

—¡Qué hacés! ¡Pero vos estás loca!

Le ha vertido el líquido sobre el pecho y la cabeza. Eva no para de reírse. Ernesto, todo mojado y pringoso de azúcar, se incorpora y la atrapa entre los brazos. Ambos se entrelazan sobre las sábanas.

—¡Sos muy traviesa!

—¡Es que me gusta jugar con los hombres!

—¿Eso tiene doble sentido?

—Pónselo tú si quieres.

Se besan, se desean, se abrazan. Enseguida resurge un asunto que parece distorsionar el pensamiento de Ernesto.

—Lo que no consigo entender es tu visión de la pareja —le dice.

—¿De la pareja? Yo soy polígama, querido.

—Pues eso es lo que no logro entender. Y menos en una mina.

—¿Una mina?

—Vos sos una mina, querida, bueno, en realidad, un minón.

—¡Qué risa! ¿Es que solo los hombres tenéis derecho a ser polígamos?

—Es ley de vida. Está en nuestra naturaleza.

—¿Solo del hombre?, Ernesto. No digas tonterías, anda —se incorpora en la cama y se apoya en el cabecero—. La monogamia es una costumbre o, más bien, un hábito de control social. ¿Por qué no puedo yo desear o amar a varios hombres? ¿Acaso no tienes tú una novia y te estás acostando conmigo?

—¡Yo soy un hombre!

—¡Pero qué listo eres!

—Vale, me gustás y estoy con vos desde hace unos días, pero, si llegara el caso de que me enamorara de vos, tendría que elegir y quedarme solo con una.

—¿Enamorarte de mí? Yo me voy mañana a Palma.

—¿Y si me enamorara?

—¡Qué gracia me haces, Ernesto! Yo mañana cojo el avión a la una.

—¿Y qué?

—No estamos hablando de eso ahora.

—¿Y no podemos cambiar de tema?

—Mira, Ernesto, la monogamia afecta a todos, al menos en nuestra cultura, y es difícil desprenderse de esa idea. No están bien vistos los polígamos, porque así ha quedado grabado en nuestro inconsciente. La religión ha tenido mucho que ver en ello. Pero, sabes, de verdad, la monogamia va contra natura.

—Eva, no somos animales.

—Has dicho antes que la naturaleza de los hombres es ser

polígamos. No te contradigas ahora.

—Hablaba de los hombres… no de las minas. Yo no mando en la genética. Los hombres, en realidad, somos animales, pero nos controlamos con la razón para no serlo. Por eso no lo somos. El ser humano puede superar ese instinto natural, incluso sublimarlo, según va evolucionando intelectualmente y adquiriendo un pensamiento ético.

—¡Hala, salió el filósofo argentino! ¿Y tú ya te has sublimado, querido mío? ¡Qué contradictorio eres!

Ernesto se abalanza sobre Eva y la abraza con fuerza. Rueda con ella sobre la cama. La desnudez y el roce de los cuerpos les avivan los instintos.

—No sé qué sería de mí si te quedaras en Buenos Aires.

Al rato, a Eva se le viene a la memoria la razón de su viaje a la Argentina.

—Mi abuelo me ha contado cosas curiosas de los aviadores.

—¿Y eso a qué viene?

—Por lo que hemos hablado. ¿Sabes que Pablo Rada era un mujeriego? Se lo rifaban las brasileñas… y no digamos aquí en Buenos Aires. En Río se le perdió a Franco por la noche y tuvo que posponer el viaje a Montevideo. Debía de ser muy atractivo y un vivales.

—No me extraña. Después de tantos días de vuelo entre hombres, estarían que se subirían por las paredes.

—Franco lo pasaría peor, porque no lo dejaron solo ni un momento. Todo el tiempo con actos oficiales. Tengo entendido que también le iba la juerga.

—Pero estaba casado.

—¿Y qué? ¿No dices que los hombres…?

—Claro, tú también estás casada, ¿no?

—Te dije el otro día que, lo mismo que se comparte amistad, también se puede compartir experiencia sexual con una persona con la que tienes química.

—¿Química? ¡Qué decís, Eva!

—¿Prefieres otra expresión?

—¿Así sintonizás vos conmigo?

—¡Anda, venga! Abrázame y dejemos ya los discursos.

—Dame un beso.

—¿Qué hora es?

Ernesto giró la cabeza hacia la mesilla y miró el reloj electrónico.

—Las cuatro y cincuenta y siete.

—¡Vaya horas! Nos tenemos que levantar, como muy tarde, a las nueve. He quedado con mi familia en el aeropuerto. Anda, apaga la luz.

Serían casi las cinco y media de la mañana cuando, uno sobre otro, se quedaron dormidos.

Capítulo 39

Buenos Aires: 10 de febrero de 1926

En su pensamiento bulle una idea.

Son solo doscientos veinte kilómetros por delante, el anchísimo Río de la Plata en medio, la capital de Argentina al fondo, abriendo su geografía generosa y sus aguas del color del chocolate, el *Plus Ultra* acuatizando en el puerto en una mañana de sol y moscas.

Una idea que se convertirá esta misma tarde en cientos de páginas de periódicos, en montañas de telegramas, en cataratas de voces y palabras, en miles de personas con los ojos abiertos observando el cielo azul sobre el océano Atlántico.

Ramón Franco, el comandante intrépido, sigue fijo en esa misma idea que lleva meses y meses revoloteando en su cabeza. Ahora, bajo el ruido de las hélices, la idea se expande, cobra realces, adquiere brillos y se convierte en una realidad indiscutible: la fecha será marcada en las crónicas de la aviación mundial.

Hace buen tiempo. Los aviadores saben cómo llamarlo: sol y moscas.

El *Plus Ultra* despega de Montevideo a las once y cincuenta y siete minutos. Su figura se sujeta en el aire como un recorte metálico sobre el espacio azul de la mañana. En Madrid es una línea de tiza sobre una pizarra. Poco a poco se va transformando en un águila que rodea varias veces la ciudad y que traza con su elegante vuelo una película invisible sobre los edificios. Miles de dedos lo señalan, miles de ojos lo ven alejarse más allá.

Rada, como siempre, aguza el oído para captar cualquier sonido extraño que rompa la armonía de los motores. Ruiz de Alda, dentro, no necesita usar ahora el radiogoniómetro que tanto servicio les ha dado en las largas travesías del océano. El teniente Durán se ha sentado en un rincón del fuselaje, cerca de los depósitos, para liarse un cigarro que se fumará más tarde.

Ramón Franco, el héroe que todos quieren ver y tocar, del que todos desean llevarse algo para tener con ellos el fetiche de su memoria, observa tras las gafas de aviador un mar ancho que, sin embargo, es río; un río que es un inmenso estuario y que permanece sosegado bajo las alas del *Plus Ultra*, cuya sombra o espíritu se ve

correr sobre las aguas.

Buenos Aires ha engalanado sus calles y avenidas y ha sembrado de banderas los balcones y azoteas; los comercios han cerrado sus puertas antes de las once de la mañana y los vendedores ambulantes despachan banderitas que los hombres se clavan en las solapas de las chaquetas con un alfiler, y las mujeres, en la pechera de los vestidos. Los tranvías, los automóviles y los coches de caballos también ostentan gallardetes y banderas de España y Argentina.

Todos elevan la vista al cielo aguardando la ansiada aparición.

Pero la aparición deseada hace solo unos minutos que ha despegado de Montevideo. Ramón sabe que el viaje no reporta riesgo y que ha de ser una travesía apacible. Ni siquiera la avería de un motor supondría un peligro. Esta última etapa representa ante todo la culminación de un sueño; por eso cunde el nerviosismo, la satisfacción, el sabor del éxito. Por eso, también, los intrépidos aviadores, como los llaman en todos los diarios, disfrutan con el viaje y piensan en la recepción multitudinaria que les aguarda en Buenos Aires y en todas las capitales de Argentina que van a visitar.

El *Plus Ultra* bordea la costa antes de separarse de ella para volar por el centro del estuario del Plata. Rada, que no quita ojo a los motores, detecta al rato una ligera fuga de gasolina.

—Comandante, gotea la tubería.

Ramón intuye a qué tubería se refiere su mecánico y decide acuatizar. Desde lejos observan la maniobra y cunde la alarma. Las noticias se difunden con rapidez y llegan hasta Buenos Aires por cablegrama. Incluso en España se recibirá la información. Todos se inquietan. Pero Rada, que sabe que no es nada importante y así se lo ha comunicado a Franco, soluciona enseguida el problema.

—¡Ya están apretados los manguitos! —le dice.

Durán ha tenido tiempo de fumarse el cigarro. Alda se ha encendido un habano.

Al cabo de siete minutos, el *Plus Ultra* ha vuelto a despegar.

El día es espléndido. Hace un calor sofocante propio del mes de febrero. El comandante suda y siente mojadas las axilas y el pantalón pegado a las piernas. Con el envés de una mano se aclara los sudores de la frente. Evoca a Carmenchu, su esposa, que estará en Baracaldo

muy atenta al final del raid. Evoca también a su madre, que recibe constantes visitas y homenajes en El Ferrol, donde ya han puesto una placa conmemorativa junto a la puerta de la casa y han dedicado una calle a su hijo Ramón. Se sonríe ahora al acordarse del judío David Levy, que le pidió permiso para ponerle su nombre a una nueva fábrica de harinas. Le han contado también que en Buenos Aires han instalado un colosal retrato suyo en la plaza del Congreso de ocho metros de circunferencia y que en todos los escaparates hay fotografías con su cara. Deduce que en Buenos Aires va a producirse la apoteosis.

Mueven ahora las manecillas de los relojes. Marcan las doce y media, pero deben marcar una hora menos. Alda hace girar las agujas hacia delante hasta que, al dar la vuelta a toda la esfera, el tiempo queda ajustado en su muñeca. El avión también avanza sobre las aguas tranquilas del reloj oceánico. La sombra del *Plus Ultra* es una manecilla horaria que progresa sin retraso hacia su destino.

No tardan mucho en divisar los contornos de la ciudad. Aparece envuelta por una densidad oscura que se va disipando a medida que se acercan a la costa. Distinguen ya el antepuerto y la dársena donde está previsto que fondee el *Plus Ultra*. El momento es histórico. Todos notan una sensación de volatilidad y orgullo que les cosquillea en los estómagos. El entusiasmo se apodera de ellos. Sonríen, se alegran, se desatan.

Saben que han hecho historia. Varias escuadrillas, que suman un total de veinticuatro aviones, los escoltan.

Han recorrido diez mil doscientos setenta kilómetros para unir Europa con América a través del aire. Miles de kilómetros de tierra y agua, miles de kilómetros y de personas allá abajo sobre la inmensa ciudad. Todos, desde el puerto, observan ya la aparición del prodigio.

—¡Al fin aquí! —exclama el comandante, que se siente un héroe épico.

Ningún obstáculo le ha impedido cumplir con sus deseos. Se sabe cabezota, rebelde, contradictorio… y único.

Reduce la potencia de los motores, cruza el puerto y sobrevuela Buenos Aires a baja altura. Hasta ellos asciende el griterío incesante, el zumbido de las sirenas de los buques, el estruendo de los veintiún cañonazos procedentes de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*. Ven los blancos campos de sombreros bajo el sol bonaerense, *canotiers* que se alzan y pañuelos y brazos anónimos que se agitan para recibirlos.

—¡Es impresionante! —exclama Alda.

—Capitán, ¿cuántos habitantes tiene Buenos Aires? —le pregunta Durán.

—Unos dos millones.

—¡Pues deben de estar aquí todos!

Ramón Franco, el intrépido, se dirige hacia el monumento a Cristóbal Colón, inaugurado hace cinco años enfrente de la Casa Rosada. Sobre una columna posa el Almirante de la Mar Océana con unas cartas de navegación entre las manos. El *Plus Ultra* da una vuelta alrededor y completa el círculo iniciado en La Rábida. Muchos no pueden contener las lágrimas, presos de una especie de histeria colectiva.

En dirección al puerto, el hidro atraviesa el río Dique y se orienta hacia la rada exterior, donde comienza a descender hasta que se posa sin problemas sobre el agua. Se detiene un instante, porque ese instante, a las doce y veintiocho minutos de la mañana, quedará marcado en las crónicas de todos los tiempos. Han volado cincuenta y nueve horas y treinta y nueve minutos y han necesitado veinte días para completar el raid.

—¡Lo hemos logrado! —gritan casi a la vez.

Se desata el entusiasmo.

Avanzan después hacia la Dársena Norte en busca de la boya en la que quedará amarrado el *Plus Ultra*. Pronto viene una canoa a recogerlos y los traslada al cañonero *Paraná*, en donde son recibidos por una banda de música que interpreta la Marcha Real. Se asean, toman un refrigerio, sacan de sus maletines las cartas para el Presidente de la República y, de inmediato, se dirigen hacia el muelle del Arsenal. Los acompañan las autoridades, entre ellas el Ministro de Marina. Enfrente, ya se vislumbra una masa de gente descomunal. Ramón realiza varios comentarios y, temiéndose lo que le espera, hace acopio de energía para afrontar aquel muro en apariencia infranqueable.

—Aquí todavía son más que en Montevideo —advierte.

—Mi comandante, esperemos salir vivos de aquí —le responde Alda.

Franco, cogido del brazo del ministro, comienza a cruzar la pasarela que une el cañonero con el muelle. La multitud los rodea, los aprisiona, los apretuja.

—¡Por favor, a un lado! ¡Favor! —claman.

Los marineros tratan de abrirles paso entre la espesura.

—¡Calma, señores, calma! —arenga Franco, que teme perder de nuevo los botones.

—¡Échense a un lado! ¡A un lado! —exige un marinero de aspecto robusto.

Poco a poco se van abriendo camino, tratando de buscar refugio en las oficinas del Arsenal como punto de transición hacia los automóviles. Están cerca, pero dar un paso hacia ellas cuesta más que

atravesar a nado el temible océano.

Entre tanto, el comandante les sonríe y soporta como puede esas manos que buscan ansiosamente al dios. Manos que no cesan, manos turbulentas y frenéticas que son como vencejos que revolotean alrededor y que no se sabe muy bien de dónde proceden. Son golpecitos aquí y allá, palmadas en los hombros o en la espalda, a veces en el cuello, tirones bruscos de la guerrera o bien del pelo. El ministro de Marina ha terminado escaldado: le han arrancado limpiamente una manga de la chaqueta. Llega a la puerta de la oficina entre sudores y sofocos, exhausto, malhumorado, como recién salido de un baño turco.

—¡Fíjese la que me liaron! —le muestra el brazo al comandante, que a su vez se busca los botones para ver si falta alguno.

A Ramón le dan ganas de reírse, pero se contiene. Ciertamente, la estampa del ministro desmangado resulta cómica, tanto o más que la de Alda cuando en Río de Janeiro estuvo a punto de quedarse sin un zapato. Al poco, también llegan los demás tripulantes del *Plus Ultra*, como quienes salen de un lodazal y se sienten a salvo.

—¡Uf, ha sido infernal! —declara Alda.

Durán se recompone la guerrera de marino y se mete la camisa por los pantalones.

Permanecen un buen rato en las oficinas hasta que se deciden a batallar de nuevo. Llegar hasta los automóviles les cuesta sangre, sudor y eternidad. Por fin se montan en los autos, pero la gente los rodea, se vuelca sobre ellos, se sube a los estribos e intenta cogerlos y llevarlos en volandas. Consiguen arrancar y enfilan la avenida que los conduce hacia la Casa Rosada, donde les espera el Presidente Alvear. Están abrumados, pues toda la avenida parece una selva, pero una selva civilizada donde la gente se sube a los árboles, se encarama a las farolas, se arracima sobre los grupos escultóricos y trepa hasta lo más alto de los monumentos. De los balcones, ventanas y azoteas cuelgan rostros alegres que arrojan flores y palomas.

Gritos, estridencias, vivas, bocinas, codazos, empujones y agobios sin cuento completan este apacible espectáculo. El comandante se halla sobrecogido, lo mismo que sus compañeros de viaje. La emoción se desborda en un frenesí colectivo y delirante.

En la Casa Rosada, la recepción con el Presidente Marcelo Torcuato de Alvear se convierte en un acto de cordialidad entusiasta.

Después de un largo abrazo en el primer rellano de la escalera principal, se dirigen al *Salón Blanco*, donde Franco le entrega al presidente las cartas del rey Alfonso XIII que aquél recibe con agradecimiento.

—¡Así, querida España…! —acierta a decir, emocionado.

—Así, señor presidente.

—Habéis repetido la gesta de Colón y unido hoy España y Argentina. El mundo está ahora más cerca —les dice Alvear.

—Sí, señor presidente, el *Plus Ultra* ha realizado con este viaje la verdadera unión del pueblo iberoamericano —le responde Franco.

La carta del rey no deja de resaltar estos vínculos. Alvear lee en alto:

—«El puerto de Palos de Moguer, de donde partieron las carabelas de Colón en 3 de agosto de 1492, contará con otra efeméride famosa: la que señala el comienzo del atrevido vuelo de unos esforzados aviadores de raza española que se aprestan a surcar el inmenso espacio que cubre el Océano para rendir su viaje en Buenos Aires…».

Después, los aviadores conversan con el presidente en su despacho, donde éste les ofrece una copa de champagne. Brindan y celebran el feliz término del raid.

—¡Viva España! —proclama Alvear.

—¡Viva Argentina! —responde Franco.

Por la tarde, tras haber descansado en su alojamiento, Franco acude, una vez más en medio del gentío, al edificio de *Italcable*, la compañía telegráfica que, a través de cable submarino, enlaza Roma con Buenos Aires. Aquí entabla conversación con el rey de España, que se encuentra de viaje oficial en Málaga.

El comandante recibe un primer mensaje:

«Su Majestad el Rey a Franco. Presente el Rey, que te felicita de todo corazón por la hermosa hazaña que acabas de realizar. ¡Hazme el favor de adelantarme del viaje los incidentes que hayas tenido, sobre todo después de haber pasado por Fernando Noronha, y regreso, hasta amarar en aquellas aguas!».

Franco, enseguida, dicta al telegrafista su respuesta y le relata al rey el desarrollo del viaje. Cuando llega el momento de tener que hablar de Montevideo, incide en ciertos aspectos del vuelo para justificar su escala en esta capital.

—Escriba esto —le pide al telegrafista—: Ya no teníamos día suficiente para llegar a Buenos Aires, y sólo forzando motores conseguimos llegar a Montevideo.

Por la noche, se dirigen a *La Prensa*, el principal diario argentino. El edificio aparece completamente iluminado y los alrededores se hallan atestados de gente. El griterío es estremecedor. Desde los balcones, adornados con ricas colgaduras, presencian el paso de la manifestación que se ha organizado para homenajear la llegada del *Plus Ultra*. Un desfile de antorchas, banderas y gallardetes inunda la avenida. Es un espectáculo sorprendente.

Los intrépidos tripulantes del *Plus Ultra* se muestran emocionados y satisfechos.

—Recuerde este día siempre, capitán —le dice Ramón a Ruiz de Alda.

—¡Cómo voy a olvidarlo, mi comandante!

—Hoy es diez de febrero de mil novecientos veintiséis.

—¡Claro!

Se miran y se sonríen.

Capítulo 40

Regresos

En sueños, se ve volando a bordo del *Plus Ultra*. Experimenta la sensación del ruido, de la inestabilidad, del miedo repentino a que la máquina se venga abajo. Se la conoce tan bien que le parece estar viajando en ella, apoyado sobre las cuadernas de estribor, algo incómodo sin embargo, clavándoselas en las costillas.

Al abrir los ojos, el miedo se le disipa y percibe una sensación muy distinta. Se nota sereno, contento, con una tranquilidad que era impensable hace diez días. Ahora es un héroe del siglo XXI a bordo de un *Airbus-A-340*. Esto le hace sonreír. Se siente liberado de su temor ancestral a los aviones.

—¡Vaya sueño que te has echado!

Se revuelve en la butaca y nota la presión de un objeto en las lumbares. Es un libro, el que le ha regalado Ignacio Blanco y que ha empezado a leerse durante el viaje. Lo coge y se lo pone sobre las piernas.

—¿Cuánto tiempo he estado durmiendo?

—Una media hora —le contesta su hijo.

—Me ha parecido como si me hubiera hecho el raid entero —se ríe.

Eva, en la butaca contigua, lleva la cabeza apoyada sobre la ventanilla. Tras ella, una espesa cortina de nubes.

—Lo hemos pasado muy bien y has cumplido tu sueño —comenta José Luis muy alegre, dirigiéndose a su padre.

—Buenos Aires es una ciudad preciosa. ¡De verdad que me ha encantado! Y me voy satisfecho de haber visto el *Plus Ultra*. ¡Noventa años, hijo! Para mí ha sido muy emocionante.

—Creo que para todos… ¡Todos nos hemos emocionado! Yo lo he sentido también muy de cerca —les confiesa Eva, que ha despegado la cabeza de la ventanilla.

—Además, hemos conocido a personas muy interesantes.

—Pues sí, hemos conocido a Ignacio Blanco y yo he intimado con

Ernesto. Bueno, también, vosotros… a ese tal Carlitos.

—El tanguista cojo —precisa José Luis.

—Sí, ya veis, se me ocurrió a mí llamarlo así antes de que tú me dijeras su nombre.

—Me lo dijo el camarero.

—Carlitos Magaldi. ¡Un hombre excepcional! Con mucha vida vivida. ¡Y cómo se parecía a Boris Karloff! —añade Raymond.

—¡Y una preciosa voz de barítono! —remata José Luis.

—¡Ay, mi Buenos Aires querido, cuando yo te vuelva a ver…! —canturrea.

—Pues, pronto, abuelo, pronto…

—La canción de la vida es así… ¡En fin, regresamos a Palma!

—¡Y otra vez al trabajo! —añade Eva.

El *Airbus* de las Aerolíneas Argentinas atraviesa de nuevo el Atlántico, ahora en la dirección que no pudieron retomar en vuelo los aviadores del *Plus Ultra*. Durante el mes que permanecieron en Argentina visitaron varias ciudades donde se sucedieron las mismas demostraciones de entusiasmo. Las cartas y los telegramas llegaban a miles y un secretario se pasaba todo el día leyéndolos y contestándolos. Hubo tantos banquetes, tantos discursos, tanto contar una y otra vez la experiencia del raid que los aviadores terminaban por las noches deshechos en sus camas, sobre todo Franco, casi obligado a no faltar a ninguna cita. Los demás ponían pies en polvorosa de vez en cuando. En algunos de aquellos banquetes hubo cientos de comensales, largas mesas en hilera dispuestas con copas, vajillas y toda una cubertería de lujo, una fila interminable de personas que bebían y comían sin parar admirando al héroe hispano venido del otro lado del Atlántico.

Volvieron además a Montevideo, donde permanecieron cinco días. Solo Ruiz de Alda no hizo este vuelo, ya que, aquejado, al parecer, de una afección hepática, se quedó en Mar de Plata y se dedicó a preparar varias conferencias sobre aviación que pronunciaría más tarde en Buenos Aires.

Raymond, intuyendo lo difícil que le iba a resultar regresar a esta

ciudad admirable, se recreaba en las experiencias vividas durante esa semana, evocando ahora su estancia en el *Tortoni*, la visita de la Casa Rosada, la Fundación Costantini, el puerto, el edificio de *La Prensa* y su nostálgico paseo por la célebre Avenida de Mayo, que en 1926 fue recorrida por los automóviles que, rodeados de gente y bullicio, trasladaban a los aviadores a su audiencia con el Presidente Alvear.

—¡Me hubiera gustado tanto estar allí!

—Papá, no te imagino yo con un *canotier* en la cabeza tirándole de los botones a Franco.

—Peor que los botones fue lo que les sucedió en la puerta de la catedral. ¿Te acuerdas de las columnas y las escalinatas? Es un edificio precioso.

—¡Claro, además ya me lo has contado!

—¡Pero a Eva no!

Eva había ido por su cuenta a la catedral, acompañada de Ernesto. Una foto junto a la puerta central recordaba su paso por el templo. Aparecía en ella con una falda corta, una camiseta de rayas rosas y unas sandalias.

—¡Mirad, esta es! —la encuentra en el teléfono móvil y se la enseña.

—Lo que os decía —se interpone Raymond, que señala con el dedo la pantalla—. Aquí, donde tú estás, no cabía un alfiler. Fue durante su segundo día de estancia en Buenos Aires cuando vinieron a escuchar un tedeum a esta catedral. Uno más de los numerosos actos protocolarios. Tantas eran las apreturas que a Franco le torcieron una mano y a Rada le dislocaron un brazo. ¡Imaginaos! Y parece que lo de Rada no debió ser tan leve.

—Fue la locura, según nos cuentas.

—¡Y me quedo corto, José Luis!

—Yo estoy segura de que acabarían hartos.

—Bueno… no te diría yo que no, Eva, pero, sobre todo, lo que menos le gustaba a Ramón era escuchar los discursos, aunque, según parece, como se lo pedían tanto, luego le cogió gusto él mismo a hablar en público.

—Y una pregunta. Se me acaba de ocurrir: ¿vas a escribirte con Ignacio Blanco?

—Seguro que sí. Nos contaremos cosas de vez en cuando. ¡Ha sido muy generoso con nosotros! Sobre todo, conmigo. ¿Y tú con Ernesto?

—Ernesto… ¿escribirme?

—Sí, parece que has hecho buena amistad con él.

—Nos hemos divertido mucho estos días. Pero, en fin, Buenos Aires está tan lejos.

—¡Y Víctor te estará esperando!

—Bueno, Víctor, ya sabes…

Conocían a Eva, sus costumbres, sus modos, su manera de pensar, así que no intentaban nunca ahondar en los detalles de su vida íntima. Ni siquiera su padre, que había tenido siempre un instinto tan protector hacia ella. Eva sabía muy bien lo que se hacía.

—¿Y si tomamos algo? —sugiere Raymond—. No me vendría mal apretarme una fabada de Asturias —se sonríe.

—Pues tienes razón, abuelo. Yo me comería ahora un cocido madrileño —le sigue la broma.

Llevan ya siete horas de vuelo. Abandonan el verano y se acercan otra vez a la línea del invierno. Habrán dejado allá abajo Fernando de Noronha, los Penedos, Porto Praia… protuberancias en medio de un océano inmenso cruzado a diario por miles de barcos y aviones.

Se han tomado unos bocadillos. Raymond ha cogido después el libro y se ha puesto a leer un rato. Lo mismo ha hecho José Luis. Eva, en cambio, trastea con el móvil. Recuerda los días que ha pasado con Ernesto, las conversaciones, los momentos de sensualidad y el par de noches que han dormido en la misma cama.

No hay más allá, sin embargo. El plus ultra de sus sensaciones se queda en Buenos Aires. Al menos, para Eva. Las palabras viajan ahora en el espacio, cada una de ellas con sus desasosiegos e incertidumbres, con sus certezas y lógica implacable.

«Estoy en el sofá y te extraño», le ha escrito Ernesto en el mensaje de *Whatsapp* que ha recibido justo antes de que se hubiera subido en

el avión. Ahora, seguramente a diez mil metros de altura, vuelve a repasarlo. Se sonríe y lee de un tirón todos los demás mensajes: «Yo estoy no sé dónde, pero no te preocupes, que todo viene y se va». «Me comería esos labios tan carnosos que tenés». «Y yo los tuyos», le había contestado ella sin pensárselo, casi abrochándose el cinturón para el despegue.

Ernesto, tan lejos, abre ahora el balcón de su apartamento, se acoda en la barandilla y contempla el espejismo completamente azul del cielo. Al otro lado se distingue la rada del puerto, entre reflejos acuáticos. Vuelve a enviar otro mensaje: «Me gustaría que estuvieras acá». Espera a ver si le llega respuesta, pero Eva no podrá leerlo hasta más tarde. Ernesto tiene las pupilas clavadas sobre el mástil de un velero.

Eva ha cogido un libro; sin embargo, los pensamientos la distraen de la lectura y solo consigue leerse tres veces el mismo párrafo. Mira de soslayo a su abuelo, embebido en su libro de aviación. Para él ha sido un viaje iniciático. Además, parece que se ha olvidado de su miedo a volar. Tiene noventa años, aunque semeja más joven, y ha logrado realizar el sueño de su vida. Y ella, ¿cuándo conseguirá realizar el suyo?

Raymond se ha detenido en una línea del texto y no consigue desatascarse. Más bien es que su contenido, o quizá cualquier repentina asociación mental, le ha hecho acordarse del último episodio del *Plus Ultra*, ahora que él retorna a casa. Ve a Ramón Franco, que lleva varios días culminando su proyecto de regreso a España, trazando la carta de vuelo, ilusionado, deseoso de acuatizar en el puerto de Vigo. Duerme muy pocas horas; por eso, para aislarse en su trabajo, se ha trasladado al *Alsedo*, que ha llegado a Buenos Aires el día 14 de febrero. Cinco días después, concluye su proyecto y lo manda a Madrid para su aprobación. Raymond, tras este lapsus, vuelve a la lectura. Eva también lee a su lado. José Luis, en cambio, con los auriculares puestos, está viendo una película.

Queda menos de una hora para llegar al aeropuerto de Palma. Muy pronto Raymond estará sentado en el salón de su casa, frente al mar Mediterráneo, disfrutando de la espléndida panorámica de la bahía. Regresa de un viaje que ha soñado durante toda su vida, desde que su padre, el capitán Apolonio, le llenara la cabeza con aquel mítico raid del *Plus Ultra*. El recuerdo del museo de Luján lo conmueve. Le gustaría volver algún día. Evoca la imagen del hidroavión en la Sala de los Intrépidos y no puede evitar a su vez emocionarse con el sextante. Quizá escriba esta misma tarde a Ignacio

Blanco para decirle que ha llegado bien y agradecerle las horas compartidas en el *Tortoni* y en su casa de la Avenida Rivadavia.

Algunos viajes, según dicen, transforman a las personas o, al menos, cambian sus percepciones y pensamientos. Se acuerda del regreso de Ramón Franco, de sus tres compañeros de vuelo, para los que tanto supuso aquella travesía del océano Atlántico. Obtuvieron recompensas —cada uno recibió doscientas cincuenta mil pesetas y a Pablo Rada la Casa Ford le regaló un automóvil marca *Lincoln*—, honores, admiración, reconocimientos… Ramón se convirtió en una celebridad y su vida se transformó por completo.

Pero Ramón Franco regresó contrariado a España.

—¿Qué estás pensando? —lo interrumpe Eva.

—Lo feliz que he sido en estos días.

—Tendrás que volver, abuelo.

—¡Claro que lo haré! Cuando se cumplan los cien años del *Plus Ultra* —sonríe y le guiña un ojo.

—¿Y por qué no?

En ese momento irrumpe la voz del comandante del vuelo a través de los altavoces. Tiene un inconfundible acento argentino que a Eva le trae el recuerdo de Ernesto. Comenta algunos detalles de meteorología y altitud, y muestra su agradecimiento a todos los pasajeros por haber viajado con Aerolíneas Argentinas. Se encienden los indicadores de «abróchense los cinturones».

Con el avión ya en tierra, Eva vuelve a conectar su teléfono móvil y mira a ver si le ha entrado algún nuevo mensaje. Mueve con agilidad los dedos sobre el teclado táctil de la pantalla y busca los *whatsapps* recibidos. Hay varios de Ernesto. En el último le ha puesto: «Este invierno voy a verte a Palma».

Eva se apresura a contestarle. No sabe muy bien por qué, pero es lo primero que se le ocurre escribir:

«Aquí ya estamos en invierno».

Capítulo 41

La fúnebre sala de un museo

Gobierno de Su Majestad, hondamente impresionado pruebas fraternal afecto dadas por la gran República Argentina, que tan hidalgamente ha acogido a nuestros aviadores, y muy sensible demostración solidaridad raza, que tan altas virtudes posee, accediendo petición españoles residentes en floreciente ciudad Buenos Aires, hónrase en ofrecer a ese país avión Plus Ultra, ave de acero, cuyo corazón es España toda, nuncio estrechamiento más intensas relaciones espirituales y materiales entre nuestros pueblos.

Telegrama del Ministro de Estado, Sr. Yanguas.

El telegrama llegó el miércoles 24 de febrero, pero el viernes ya se había tomado en el Consejo de Ministros la decisión de donar el *Plus Ultra* a la Argentina. Los aviadores, que habían viajado a Mar de Plata en el *Alsedo*, se enteraron el sábado por la tarde de la funesta noticia. Franco, sobre todo, se sintió hundido, como si le hubieran dado el golpe más duro de toda su existencia. Los planes de regreso en el *Plus Ultra* se le habían venido abajo. Tenía resuelto viajar a Méjico, cruzar América del Norte, pasar a Terranova y, como última escala, las Azores. Desde estas islas atlánticas llegaría triunfalmente a la península para recabar en el puerto de Vigo.

Pero el Gobierno se la había jugado.

Alojados en el magnífico Golf Club de Mar de Plata, Ramón se encerró en su habitación y no quiso recibir a nadie. Necesitaba estar solo para rumiar su disgusto, pues no se encontraba con ánimos para fingir sonrisas y emplear comedidas palabras. Antes, había estallado en mil improperios y arrebatos de furia.

—¡Me cago en el copón! ¡Esta es la venganza de Primo de Rivera!

—¡Calma, mi comandante! —le pide Durán.

—¿Qué calma? ¿Qué calma?

Días antes, mientras elaboraba su proyecto, ya se lo había insinuado Ruiz de Alda.

—Ramón, no se moleste porque no volvemos en vuelo.

—¿Quién lo dice?

—Me lo ha dicho el secretario de la Liga Patriótica.

—¿Lo sabe él?

—Intuye que vamos a recibir la orden de regresar en barco.

Sus malos humos se proyectaban ahora contra las paredes de su habitación en el Golf Club. Lleno de ira, propinó varios manotazos sobre los muebles. Daba vueltas de aquí para allá, como un poseso, con la rabia de un jabalí acosado, sintiendo que perdía la oportunidad de regresar a España en olor de multitud para culminar así un raid perfecto. Ida y vuelta. ¡Casi nada!

—¡Maldito Primo de Rivera!

Su odio hacia el dictador no conocía freno. Quería verlo desalojado de la Presidencia de España. De alguna manera, deseaba desacreditarlo y desairarlo. Haría todo lo que fuera posible para ello.

Pero, ¿y ahora qué? Tenía previsto salir el 4 de marzo, pero con el aldabonazo recibido el regreso se convertía en una incógnita. Esa noche no cenó nada y se fue a la cama en medio de una profunda oscuridad temperamental, sobrecogido además por los negros pensamientos que no cesaban.

Desolado.

Por la mañana, cogió el ferrocarril y se marchó a Buenos Aires.

La desolación lo perseguía por las vías del tren.

Sin que su enfado remitiera, intuyó que la excusa utilizada para arrebatarle la gloria del regreso procedía de la presión ejercida por algunos periódicos madrileños, así como por la actitud mostrada por algunos miembros de la colonia española para conseguir que el *Plus Ultra* se quedara en la Argentina. Otros también pensaban que, si el retorno resultaba una catástrofe, todo el raid habría perdido su brillo y la propaganda del éxito habría quedado neutralizada.

Mientras esto pasaba por su cabeza, en Madrid proseguía abierta la Suscripción Nacional para los Tripulantes del *Plus Ultra*, una idea que había partido del marqués de Viana y que gestionaba el periódico *ABC*. Tanto el marqués como Torcuato Luca de Tena, director de este periódico, habían donado cada uno la cantidad de diez mil pesetas. El

día anterior al disgusto que se había cogido el comandante, ya se llevaba recaudada la cifra de 149.215 pesetas. El *ABC* iba publicando los nombres de todos los donantes, que, de esta manera, se glorificaban ante la opinión pública al verse reflejados en sus páginas. *La Voz de Navarra* había abierto también una suscripción destinada al mecánico Pablo Rada. Es la otra cara del éxito, convertida en recompensa material que ensancha los bolsillos de los aviadores.

Ramón, sin embargo, no cede en su enojo y sed de venganza. Se la tiene jurada a Primo de Rivera, quien, a su vez, se la tiene jurada a él. Pero Franco debe cumplir aún con bastantes compromisos. Muchos le preguntan y lo animan.

—Comandante, ¿qué podemos hacer para que el Gobierno español cambie de opinión?

—Me temo que nada. El *Plus Ultra* ya ha sido regalado y no hay marcha atrás.

—Algo podremos hacer.

—Solo cabe una posibilidad: que el presidente Alvear autorice un vuelo de regreso con bandera argentina y aviadores españoles.

Hay manifestaciones en Buenos Aires. Las calles se llenan de gente que solicita el permiso. Acuden las Sociedades españolas, pero también se suman muchos argentinos. Se pronuncian discursos desde los balcones y se presiona para que el *Plus Ultra* alce otra vez el vuelo a través del Atlántico.

Pero el *Plus Ultra* solo despega hacia Montevideo, en donde sus tripulantes, excepto Alda, permanecerán cinco días sometidos otra vez a las inclemencias de la popularidad: fotógrafos, periodistas, discursos, banquetes, bailes, firmas de cientos de tarjetas, agobios entre el gentío… Pablo Rada parece que tiene mejor el brazo dislocado, aunque ha debido ser atendido varias veces por un médico. Eso no le impide disfrutar de la compañía de bellas mujeres que se pegan a él y que no lo sueltan, algo que a Rada le encanta y que concita algunas envidias, sobre todo de Franco, que no se puede librar de sus compromisos oficiales. En compensación, le han hecho piloto honorario uruguayo, un título concedido por el propio presidente.

Un día les llega un telegrama.

—El director de la Transatlántica Española pone a nuestra disposición el *Infanta Isabel* para el regreso. Nos cede los mejores

camarotes.

—¡Vaya! ¿Para cuándo? —pregunta Durán a Franco.

—Cuando estemos dispuestos. Comunicaré que el día seis.

Sin embargo, tendrán que rechazar esta propuesta, ya que, para no desairar al Gobierno argentino, deberán volver a bordo del crucero *Buenos Aires*, cuya fecha de salida está prevista para el 11 de marzo, el mismo día en el que se hará la entrega oficial del *Plus Ultra*.

Vueltos de Montevideo, y antes de emprender un viaje por las ciudades de Córdoba y Rosario, tiene lugar un acto que conmueve profundamente a Ramón.

—Mi comandante, todo listo —le dice Rada.

Ha revisado los motores y ha puesto todo a punto para el despegue.

Franco ocupa la carlinga del *Plus Ultra* y se dispone a efectuar su último vuelo con el hidroavión, el *Dornier Wal* que les ha cambiado la vida. El cariño que el comandante siente hacia la aeronave es casi filial: la percibe como algo que le pertenece o, quizá, al revés, son ellos los que pertenecen al *Plus Ultra*. Esto solo puede entenderlo en su plena realidad quien ha realizado una travesía tan peligrosa como cruzar el Atlántico, quien ha convivido tantas horas bajo el sonido de las hélices, quien ha percibido en su corazón el grandioso zumbido del éxito.

Ramón Franco Bahamonde enciente los motores.

Dentro han subido varios oficiales del *Alsedo* y otros invitados. El recorrido será breve, tan solo unos minutos para dar una vuelta alrededor de la ciudad. Es el último vuelo bajo su pilotaje, la última vez que sus manos se aferrarán al volante y que sus ojos verdes, de los que tantas mujeres se han prendado, atravesarán su parabrisas para contemplar la línea lejana del horizonte. El *Plus Ultra* es aún ave del espacio, águila libre, pero mañana y después, y tal vez siempre, quizá viva el resto de su tiempo en la fúnebre sala de un museo.

Al anclarlo en el puerto, tras este vuelo postrero, el comandante siente una pena íntima que no comunica a nadie. Quizá es la misma pena que trasluce el resto de la tripulación. Rada lo mira a los ojos, que parecen vidriados a causa de la melancolía.

—Mi comandante, ya no volaremos más en él.

Franco tiene un nudo atrapado en la garganta.

Lo dejan allí, flotando sobre las aguas porteñas, en la soledad de su nombre, como un hijo mayor que se independiza y que emprende una nueva vida.

—¡Nos ha dado tanto! —murmura Ramón.

El 11 de marzo, a las cinco de la tarde, hace bastante calor. En pleno verano, con tanta humedad en el ambiente, el sudor impregna las ropas con suma facilidad. Han sido días y noches de sofoco, días que ahora buscarán el invierno en España, un invierno que será primavera cuando lleguen al puerto de Palos hacia el dos de abril. Al menos esas son las previsiones, ya que el *Buenos Aires* navega a una velocidad de doce millas a la hora.

Los periódicos ya han dado la noticia:

«Ha quedado resuelto que el crucero *Buenos Aires*, a bordo del cual regresan los aviadores a España, emprenda hoy viaje directo a Las Palmas, en donde se repostará de víveres y combustible.

Momento antes de partir, se efectuará la entrega oficial del avión *Plus Ultra*. El *Buenos Aires* zarpará a las seis de la tarde».

Los muelles se han llenado de gente.

—¡Vamos a verlo por última vez! —dispone Franco.

Con una excusa, se trasladan hasta el *Plus Ultra* y permanecen un rato en él. La emoción los sobrecoge y no son precisas muchas palabras. Lo miran —las miradas traen recuerdos y experiencias a bordo—, lo tocan, deslizan los dedos sobre su superficie mientras Ramón se sienta por última vez en la carlinga. Coge el volante, cierra los ojos y se imagina volando sobre el Atlántico.

—¡Adiós, fiel compañero! —exclama.

Ya de regreso, es el momento de los discursos. Al menos hay doscientas mil personas que no quieren perderse un detalle de la despedida a los aviadores españoles. El muelle de la Dársena Norte está repleto de fotógrafos y periodistas. Las noticias corren como voces veloces: se cuenta que el Jockey Club ha donado veinte mil pesos para los monumentos de Palos y Buenos Aires al *Plus Ultra* y que la cifra

rebasa ya los noventa y dos mil pesos. En Madrid, la Suscripción Nacional ha alcanzado ya el medio millón de pesetas y los donantes siguen aumentando. También se dice que el equipaje de los cuatro aviadores consta de treinta enormes baúles cargados de regalos.

Ramón Franco acaba de pronunciar un discurso muy emotivo que ha sido ovacionado por los miles de personas allí reunidas. Le contesta un representante del Gobierno argentino, que elogia la proeza realizada y expresa su inmenso agradecimiento por la donación del *Plus Ultra*. La gente estalla de alegría y las lágrimas de muchos son mensajeros de aquel cóctel vivo de emociones. Surcan el cielo varias escuadrillas de aeroplanos que exaltan aún más los sentimientos de la multitud.

Los fotógrafos se enmarañan a codazos por hacerse con un sitio y buscar el mejor ángulo. Ahí está Ernesto Blanco, periodista de *La Nación*, tratando de recopilar datos y detalles para su crónica. Intenta acercarse al comandante Franco para hacerle una pregunta, pero no lo consigue.

—Sacale otra foto —le dice a su compañero del periódico.

Una vez que ha terminado la ceremonia de entrega, trasladan a los cuatro aviadores al crucero *Buenos Aires*. Recorren la cubierta en compañía del Ministro de Marina y de otras relevantes personalidades. Todo está engalanado para la fiesta. Las banderas ondean en los mástiles y suena el himno de Argentina y la Marcha Real.

Se despiden con emoción, se abrazan y les desean un buen viaje. Son muchos días de travesía.

—¡Hasta la vuelta! —dice Franco.

Son las seis de la tarde. Sol y moscas.

El *Buenos Aires*, libre ya de las amarras, enfila la bocana del puerto.

Hay un clamor interminable.

La gente lo ve alejarse con parsimonia, como si estuvieran viendo una película a cámara lenta en el cinematógrafo.

Casi una hora tardaron en perderlo de vista.

Capítulo 42

El misterio del último vuelo

Las seis y cinco minutos de la mañana.

Es la hora que marca el reloj del segundo piloto.

Tras dos días de intensa búsqueda, por fin han encontrado los restos del *Cant Z 506* que pilotaba Ramón Franco en misión de combate.

El reloj, que pertenece al teniente Joaquín Domínguez, se ha quedado parado en la hora fatal del accidente. Esa hora fatídica que abre el misterio del último vuelo.

El hidroavión, de fuselaje de madera, ha aparecido completamente desintegrado. Una masa informe de astillas diminutas, como una frágil balsa a la deriva, se extendía sobre las aguas del Mediterráneo a unas diez millas del cabo de Formentor. Han descubierto cuatro cadáveres que los trajes insumergibles han mantenido a ras del agua. Solo el cuerpo del radiotelegrafista no ha sido localizado. Del enorme *Cant Z 506* solo han quedado los restos del timón de cola.

Frente a ese mismo mar Mediterráneo, desde el sofá del salón de su casa, la imaginación y la lógica giran en su cabeza a una velocidad vertiginosa. Siempre el relato de la muerte de Ramón ha constituido un delicado asunto del que nadie ha dado aún una explicación satisfactoria. Desde hace mucho tiempo le ha conmovido el hondo misterio que se cierne sobre este accidente acaecido en aquel mes de octubre de 1938.

Rudy Bay, el piloto que lo acompañaba en el otro aparato, lo vio perderse dentro de la nube al poco de haber despegado de la base de Pollensa. Ni una explosión, ni un ruido: simplemente la invisibilidad en un instante.

En su pensamiento aflora el rescoldo de la memoria. Apoya su cabeza en el respaldo del sofá, cierra ligeramente los ojos y se adentra en los detalles que el tiempo ha dejado en los libros y en las palabras.

El avión ha caído en barrena…

…Ramón, después del *Plus Ultra*, y tras dos intentos de dar la

vuelta al mundo, había ingresado en la masonería, militado en la Agrupación Militar Republicana y conspirado contra Primo de Rivera y el rey Alfonso XIII. ¿Habría quemado también iglesias con los anarquistas? ¿Quién había dado la orden de encarcelarlo en Madrid? Esto último no lo recuerda ahora con exactitud. Pero sí recuerda que lo llamaban *Chacal* y que había sido además uno de los más directos participantes en la sublevación de Cuatro Vientos contra la monarquía, lo que le costó tener que exiliarse a Francia durante unos meses. Después participó en política y fue elegido diputado en las elecciones de junio de 1931. Más tarde —de eso sí se acuerda bien—, ocupó durante dos años el cargo de Agregado aéreo en la embajada española en Washington, en donde residió con su segunda mujer y con su hija. Regresaron casi al poco del inicio de la guerra civil y, en un sorprendente giro de su pensamiento —para Eva era otro misterio—, combatió al lado de su hermano, que le dio el mando de la Base Aérea de Baleares. Cuando llegó el primer día a la Comandancia, el recibimiento fue glacial entre sus subordinados, debido a su pasado republicano.

Muchas veces ha ido a pasear frente a la inmensa e idílica bahía de Pollensa, en la que estuvo la base de hidroaviones al amparo de la Punta de La Avanzada. Se ha imaginado a Ramón caminando por aquellos parajes espléndidos frente al mar, tal vez en dirección hacia la misma Punta o, bien, en sentido contrario, hacia el hotel Illa d´Or, un recoleto y pequeño edificio de color blanco que ocuparon durante la guerra los aviadores alemanes.

Una vida intensa la de Ramón Franco, de la que ahora ella no recuerda todos los detalles, pero cuya evocación le produce un vértigo cargado de emociones. Se pone en pie con lentitud y alza la vista por encima de las palmeras situadas en primer plano, al otro lado de la calle. Detrás, un mar de aguas fosforescentes y una embarcación de vela que cruza entre dos bloques de apartamentos. A lo lejos, sobre la línea horizontal, un punto brillante y una blanca estela de humo, como un rasguño de tiza sobre la pizarra azul del cielo de la tarde.

Han pasado ya diez años del viaje a la Argentina. Sí, hoy hace exactamente diez años que se preparaban para viajar a Luján y visitar el museo en el que se conserva el *Plus Ultra*.

Hoy, como hace diez años, también es seis de febrero.

Se confunden y se mezclan las sensaciones. Imágenes del *Tortoni*, las aguas ocres del estuario del Río de la Plata, la Avenida de Mayo, La Casa Rosada, las columnas del pórtico de la catedral, la réplica de

la Garganta del Diablo, el calor húmedo… Buenos Aires.

Buenos Aires al otro lado del Atlántico, cruzado tantas veces con la imaginación.

Suspira.

Se da la vuelta y se sienta de nuevo en el sofá. ¿Qué pasó realmente aquel amanecer del 28 de octubre?, se pregunta con la sensación de que está leyendo una novela de intriga. ¿Qué sucedió para que el *Cant Z 506* se viniera abajo? El avión se precipitó desde, al menos, tres mil metros de altura.

Trata de recrear de nuevo esa trágica película que ha rebobinado en cientos de ocasiones. Esa película que también le han contado tantas veces. Ha leído muchos libros, contrastado opiniones, hablado con expertos, sacado sus propias conjeturas.

El enigma se le ha quedado convertido en astillas flotantes.

La pregunta en sí aparece muerta: ¿qué le pudo pasar aquel día al magnífico piloto que era Ramón Franco? ¿Fue posible que cometiera algún error? ¿Fue un accidente? ¿Un sabotaje? ¿Un asesinato?

Encontraron su cadáver después de que hubiera permanecido dos días y dos noches flotando en el mar. Su rostro era reconocible, pero tenía un agujero en la sien izquierda y un profundo corte en la nuca, al parecer, debidos a los golpes contra algunos salientes del interior de la cabina. Además, presentaba una pierna rota.

¿Se le habrían agarrotado los mandos como propugnaba el informe oficial? Se imaginaba la escena: al darse cuenta de que éstos no funcionaban, la situación dentro de la cabina tuvo que ser dramática. Segundos de pánico, segundos de tensión, segundos de voces crispadas… De pronto, la sensación inmediata de que uno va a morir allí dentro, de que el avión se voltea a gran velocidad, de que se precipita sin remedio, de que el flotador y el ala se desprenden con una enorme sacudida, de la caída en picado con los cuerpos ya unos encima de otros.

Cuando tuvo de nuevo ante sus ojos el único resto conservado del *Cant Z 506*, no pudo evitar emocionarse. Lo contempló muchos años después en Madrid, ya que lo había visto varias veces cuando estuvo expuesto en el castillo de San Felipe de Mahón. De pie, ante aquel timón de color gris, ahora en el Museo del Aire de Cuatro Vientos, volvió a revivir el drama de 1938.

¿Lo habría asesinado la masonería? Dicen que estaba escribiendo un libro y que en él no dejaba muy bien parados a sus antiguos correligionarios. ¿Era motivo suficiente? ¿Lo habrían asesinado oficiales de la propia base militar de Pollensa? ¡Cuántas dudas! ¡Cuántos misterios!

¿O sería verdad aquello que le había contado Enrique, un amigo aviador, a quien, a su vez, se lo había referido el propio Rudy Bay mucho tiempo después, siendo ya presidente de *Spantax*? La historia no dejaba de ser novelesca. Pero, ¿qué había de realidad en ella?

Así se lo aseguró: cuando embarcaron las dos tripulaciones en la lancha *Pollensa* para dirigirse a sus hidros respectivos, vino una orden para que ambas se intercambiaran y la de Ramón Franco se fuera con la de Rudy Bay. Normalmente, la tripulación del primero estaba constituida por oficiales falangistas, no así la del segundo. ¿Habría sido, por lo tanto, un complot de éstos para acabar con la vida de Ramón Franco?

Sin embargo, Concha, sobrina de Ramón, con quien había tenido la oportunidad de conversar en Cádiz una tarde de junio, le había transmitido el testimonio de Ignacio Cubillo, uno de los tripulantes del hidro de Bay. Contaba aquél que había visto un gran revuelo dentro de la carlinga del *Cant Z 506* de Ramón, como si se hubiera entablado un forcejeo o pelea, seguido de un ruido fuerte, algo similar a un disparo. Concha, una entrañable mujer de noventa y dos años, le había referido todo aquello completamente convencida de lo que decía.

Pero a Eva le seguía dando vueltas en la cabeza el carrusel de las posibilidades. El misterio era una sombra demasiado prolongada en el tiempo. ¿Qué había sucedido de verdad allá arriba?

¿Y si Ramón Franco, en realidad, se hubiera suicidado? ¿Tendría motivos para ello?

—¡No! —le había asegurado tajantemente su abuelo unos años antes.

—¿Y por qué no? He leído que quizá padecía una enfermedad incurable —sugirió ella.

—Eso son suposiciones, como tantas que se han hecho a costa del accidente.

—¿Y remordimientos?

—¿Qué remordimientos, Eva?

—Me lo imagino tirando bombas contra sus viejos camaradas, él que era un republicano convencido, que había conspirado, que, incluso había estado a punto de bombardear el Palacio Real. Ahora tenía enfrente a su mejor amigo, Pablo Rada, que combatía al lado de la República. Fíjate qué contradicción: matar a su propio amigo. ¿No te parece muy doloroso?

—¡Era la guerra! Si hubiera sentido esos escrúpulos, no habría regresado a España para unirse a su hermano. Dicen que el vil asesinato de Julio Ruiz de Alda en la cárcel Celular terminó de convencerlo para cambiarse de bando.

Raymond había muerto hacía cinco años, atropellado por un coche cuando cruzaba por un paso de peatones. Había dejado un enorme vacío. Eva se había quedado con la casa del abuelo, pero también había heredado de él algo menos material que una mera construcción de ladrillos: la pasión por el *Plus Ultra*, una afición que se había venido gestando desde el viaje a la Argentina y que había crecido con los años. Eva custodiaba ahora todos los recuerdos de Raymond: sus colecciones, sus libros de aviación, las fotografías y las tarjetas autógrafas. José Luis, en cambio, se había trasladado a vivir a París tres años atrás por motivos de trabajo.

Eva recuerda aún aquella tarde con el abuelo, el día de su cumpleaños, la conversación mantenida con él en vísperas del esperado viaje. Evoca con nostalgia sus palabras y se imagina lo feliz que se sentiría ahora que se iban a cumplir los cien años del *Plus Ultra*.

«Buen tiempo, viento flojo, nubes altas, mar llana». No se le olvida la frase. Como tampoco, aquel miedo que tenía a subirse en un avión y que, finalmente, pareció superar.

Suena el teléfono. Es su padre.

—¿Qué haces, Eva?

—Recordando…

—Yo también estoy recordando. Todos lo queríamos mucho.

—Hoy cumpliría cien años.

La conversación gira enseguida sobre asuntos cotidianos: la salud,

el proyecto de José Luis para la construcción de un centro comercial en París, la vida con su nueva compañera francesa, el tenis… Eva, a su vez, le habla del tiempo en Mallorca, de lo bien que sienta un paseo por la playa al atardecer, del nuevo sofá para el salón, del libro que ha comenzado a leer, del viaje…

—Me encantaría volver a hacer otra vez ese viaje. Saluda al *Plus Ultra* de mi parte.

—Serán tantos recuerdos…

—Muchos, Eva. ¿Te acuerdas del sextante?

—¡Claro! Al abuelo le fascinaba.

—¡Y pensar que estuve a punto de regalárselo!

—¿Pero qué dices, papá?

—Fantaseo, hija… ¡Ojalá hubiera estado en mi mano!

Se despiden cariñosamente y Eva se levanta del sofá, enciende una luz y se dirige a su habitación para echar un último vistazo a las maletas. La ha llenado de pantalones cortos, camisetas, tangas, sujetadores, toallas, dos bikinis, una bolsa de maquillaje, zapatos… Comprueba que no se le olvida nada y empieza a echar las cremalleras.

Vuelve al salón. Rebusca en la estantería para coger algún libro. Hay volúmenes de aviación heredados del abuelo, revistas como *Aeroplano*, novelas… Se decide por el mismo libro que se había llevado diez años atrás.

Lleva meses preparando el viaje. Lo ha organizado todo de una manera idéntica a entonces: alquilará un coche en Buenos Aires para trasladarse a Luján y visitar el museo el día 10 de febrero. Va a participar, además, en los numerosos actos que se han organizado en la capital argentina con motivo del Centenario de la llegada del *Plus Ultra*. Se lo debe a ella misma y se lo debe a su abuelo.

Arriba, en la primera planta, se ha dejado el ordenador encendido. Se acuerda. Ha estado trabajando en un proyecto para el Centenario. Sube los dos tramos de escalera que separan el vestíbulo de entrada de las habitaciones de la planta superior. Pasa al cuarto de estudio y se sienta frente a la pantalla. Desbloquea el ordenador. Al hacerlo, suena una efímera musiquita. Mira el reloj que hay en el

ángulo inferior derecho. Son más de las ocho. Ya debe de estar a punto de llegar.

Entra en el correo y mira a ver si ha recibido algún nuevo mensaje. Tiene diez. La mayor parte no parece que sean de mucho interés. Los revisa. Son correos convencionales, informativos, publicitarios. Solo uno, en principio, le llama más la atención. Enseguida reconoce su procedencia. El corazón se le acelera y una sonrisa nerviosa se le forma en el rostro: museo.udaondo.digitalizacion@gmail.com. Pulsa sobre el enlace y lo despliega.

Adjunto le enviamos la fotografía del sextante que perteneciera al Plus Ultra como lo solicitara, lamentablemente no es alta calidad ya que nuestros recursos no nos permiten contar con una cámara fotográfica común. Le comento que si deseara publicarla deberá mencionar los créditos requeridos por la Dirección Provincial. De ser así, le pediría se vuelva a conectar con nosotros para darle los instructivos. Esperamos le pueda ser de utilidad. Sin más, atte.

Abre ahora el archivo adjunto y aparece la fotografía que ha solicitado. En efecto, no es de una gran calidad, pero allí, ocupando la pantalla, y dentro de su cajita de metal, está el «espíritu del *Plus Ultra*». Tal como ella lo contempló hace diez años.

Oye ruido de llaves en el vestíbulo. Al instante, siente cómo se abre la puerta de entrada a la casa. Son las ocho y cuarto de la tarde.

Una voz comienza a subir por la escalera.

—¡Ya estoy acá, mi amor!

Asciende deprisa los peldaños hasta la segunda planta y se asoma a la habitación.

—Dale, pibita, que tenemos mesa en el restaurant a las nueve y me muero por sentarme a morfar.

Mañana van a coger el avión.

Cenarán y se irán pronto a la cama.

En menos de veinticuatro horas volverán a cruzar la imaginaria línea del invierno.

AGRADECIMIENTOS:

Muchos son los que han querido viajar conmigo «más allá» mientras escribía esta novela de alas. Como yo, de alguna manera, han volado también dentro del Plus Ultra: unos me han acompañado durante todas las escalas de esta travesía literaria; otros, igual que le sucedió al fotógrafo Leopoldo Alonso, amigo de Ramón Franco, han vivido solo alguna de las etapas, condicionados por los vientos, la lluvia o el calor imperantes durante el vuelo.

A Delia Arevalillo le debo su enorme entusiasmo, compartido con el mío. Se ha leído la novela tres veces antes de su publicación y me ha hecho ingeniosas observaciones. Con ella, un día en un restaurante de Madrid, surgió la idea de la conversación entre los personajes de Eva y Ernesto que se desarrolla en el capítulo 38. También me animó a escribir la trama del robo.

Con Iñaki de Lucas la amistad se ha ido enriqueciendo mientras crecían las páginas del raid. En este tiempo, además de hacerme importantes sugerencias y precisiones al texto, me ha permitido conocer su «museo» de aviación y su álbum histórico sobre el Plus Ultra, que aparece citado en la novela. Le agradezco su emotiva implicación, porque ha sentido este libro realmente muy cerca. No olvido tampoco su apoyo constante para contactar con otras personas entendidas en el campo de la aeronáutica.

Entre ellas, el coronel Guillermo Vayá, que me brindó muchas referencias mientras visitábamos en Cuatro Vientos la réplica del Plus Ultra; Enrique Fominaya, secretario de la Asociación de amigos del Museo del Aire, que me ha facilitado importantes datos y me ha ayudado en otros aspectos relacionados con esta obra. Agradezco asimismo su apoyo al coronel Juan Ayuso, director del Museo del Ejército del Aire, y al teniente Enrique Caballero.

El escritor Emilio González me ha proporcionado todas las certezas necesarias para «argentinizar» los diálogos españoles y caracterizar, por lo tanto, a varios personajes con unos rasgos de habla adecuados a su procedencia geográfica. No olvido esas horas de desbroce lingüístico en su gabinete de psicoanálisis.

Como no olvido tampoco las explicaciones de Jesús Vázquez Uriarte, comisario experto en huellas dactilares, que me regaló «dos dedos» para un ladrón de guante blanco. Y, por lo tanto, una historia casi real.

A Sergio Guadalajara le debo sus consejos y su lectura en clave de

intriga, sobre todo sus sugerencias para que imprimiera a la novela un mayor dinamismo en varios de sus pasajes.

Quiero resaltar también mi gratitud plena a Concha Jaraiz Franco, que me acogió en su casa de Cádiz y me obsequió, a sus noventa y dos años, con sus recuerdos sobre su tío Ramón Franco, una gratitud que hago extensiva a su hija Pilar, que me permitió ver y fotografiar una curiosa tarjeta con el menú ofrecido a Ladislao Baamonde en el Ferrol con motivo de la llegada del Plus Ultra a Buenos Aires. No puedo olvidar, por supuesto, la amabilidad y generosidad de María José de Retegui, a quien doy también las gracias por esas cálidas e instructivas conversaciones entre Cádiz y Conil en un luciente mes de junio.

Igualmente, mi agradecimiento se hace extensivo a Juan Angulo, por sus cabales apreciaciones, casi cinematográficas; a Félix Gómez Moreno por facilitarme un contacto esencial, lo mismo que al catedrático de Literatura Ángel Gómez Moreno, amigo entrañable, que siempre me enriquece con sus sabios consejos.

Y, finalmente, a Pepe, mi editor, que allá por el mes de diciembre de 2014 me propuso que me adentrara en este arriesgado viaje del Plus Ultra, al que he llegado sano y salvo después de haber cruzado el océano Atlántico bajo no sé cuántas tormentas, roturas de hélices y días de sol y moscas.

Lo más curioso de todo esto es, sin embargo, que no he encontrado a nadie aún para que me aclare cuál es ese dichoso y extraño numerito que compró Mario a un lotero en una calle de Buenos Aires.

Sobre *Un tango llamado Ramón Franco*

Emocionante historia de aventuras que convierte en ficción un hecho real: el vuelo transatlántico realizado en 1926 desde el Puerto de Palos a Buenos Aires por el comandante Ramón Franco a lomos del avión Plus Ultra. Muchos años después, un coleccionista de objetos históricos intenta visitar la aeronave, expuesta en un museo de Argentina. Al llegar, conocerá a otro coleccionista obsesionado con aquel vuelo legendario, pero pronto ambos comprobarán que la historia oficial esconde una trama oscura que aún no se ha saldado tantos años después…

1 Fue ascendido a comandante el 18 de octubre de 1925; por eso, más adelante, aparecerá mencionado como capitán en hechos sucedidos antes de esa fecha.

2 Carta auténtica encontrada entre las ropas del soldado referido.

3 Cruzó el Atlántico en solitario tras 121 días de navegación, entre el 13 de diciembre de 1931 y el 12 de marzo de 1932. Con el LEGH II daría la vuelta al mundo (1942-1943).

4 Así en el original.

Table of Contents